[saggistica]

8

Zenone Sovilla

Bicicrazia

Pedalare per la libertà

Nonluoghi
libere edizioni

Indice

A Daniela, che ama pedalare

Prefazione

Dai movimenti al potere...

di Michele Boato

Nei diciotto mesi, tra il 1992 e il '94, in cui ho avuto l'avventura di fare l'assessore regionale veneto all'ambiente, ai trasporti e a un bel po' di altre materie (dai lavori pubblici all'urbanistica) ho portato sempre appuntata al maglione una bicicletta di plastica gialla, molto visibile. Per i giornalisti era una trovata originale, la fotografavano, la riprendevano in primissimo piano con le telecamere, ne facevano persino l'oggetto di alcune vignette. Chi mi conosceva sapeva invece che quel distintivo (trovato per caso in una gelateria) me lo portavo appresso da anni, con tale insistenza da irritare il raffinato gusto estetico di mia figlia...

Tenerlo anche da assessore, e anche negli incontri piú ufficiali con i papaveri delle Società autostradali o con gli assessori delle altre Regioni, era un modo per ricordare a tutti la linea che sostenevo, non solo nella vita privata o nell'associazionismo, ma anche nella legislazione e nel governo del territorio: prima di tutto difendere la salute, i diritti di pedoni e ciclisti, la vivibilità, il silenzio e l'aria pulita.

L'irritazione degli automobile-dipendenti era pari alla loro invidia: «Beato lei che si può permettere di girare in bicicletta», era la frase con cui piú spesso mi si rivolgevano; aveva fatto scalpore l'aver rifiutato l'auto blu, aver continuato a usare la bici a Mestre e il treno per andare a Venezia, salvo rare eccezioni. Beggio, il potente presidente dell'Aprilia, in un eccesso di gelosia, la settimana dopo che mi aveva incontrato (senza

risparmiarmi le solite battute sul distintivo), si è fatto fotografare da un settimanale con un ridicolissimo modellino di moto attaccato al bavero della giacca...

Ricordo questi episodi, perché sono esemplificativi del fatto che, nei luoghi decisionali e nelle istituzioni, la bicicletta è ancora vista come un elemento folcloristico, per il tempo libero, non certo un cardine della società da costruire assieme. Chi sta al governo ha ben altro a cui pensare! Autostrade, bretelle superstradali, "corridoi" internazionali per l'Alta velocità, ponti, raccordi, gallerie, aeroporti, interporti per containers e così via. La cultura dominante dell'automobile non riguarda però solo le istituzioni piú "alte", come Parlamento e Regioni; purtroppo è comune a gran parte dei consigli provinciali, comunali e anche dei quartieri.

Questa che riporto è la cronaca in versi di una seduta del consiglio comunale di una cittadina del Veneto, tenutasi nel 2001, solo un po' rielaborata:

Seminare strade

È una vergogna!
grida, rosso di rabbia
l'abitante della via
presa d'assalto
da una coda infinita
di auto
che cercano di passare
a qualsiasi costo

È uno scandalo!
gli fa eco la signora
inviperita
per la cappa di veleni
che le serra la gola
quando accompagna
i figli a scuola
Siete dei buffoni!
Interviene il consigliere

di minoranza
rivolto ai colleghi
di maggioranza.
Non siete capaci
di risolvere un problema
che abbiamo denunciato
decine di volte,
non se ne può piú,
non se ne può piú
di tutto questo traffico

Attento a come parli!
gli risponde il consigliere
di maggioranza,
non vedi che
stiamo facendo
tutto il possibile
e anche di piú
per rispondere
a questa emergenza
per programmare
un futuro migliore
per allargare
il collo dell'imbuto
in cui si bloccano
le auto fino a scoppiare?

Ora si alza a parlare il sindaco,
è nuovo ma molto deciso:
Nuove strade
molto piú larghe
con piú corsie e senza alberi
che limitano la visuale
impediscono il flusso e la velocità.
Ecco la soluzione del problema.

È proprio bravo
questo nuovo sindaco

sussurrano
gli abitanti della via
invasa dal traffico.

Siamo d'accordo!
annunciano con entusiasmo
gli assessori
i consiglieri di maggioranza
e quelli d'opposizione
È l'unica soluzione

Chi semina nuove strade
raccoglie
ancora piú traffico,
ricorda in silenzio
il cartello di un ciclista
in fondo alla sala.
Smettila,
ecologista da strapazzo,
lasciaci lavorare.
Vai a pedalare, vai!

Credo ci sia tantissimo lavoro ancora da fare per far crescere una cultura della città e dell'ambiente che faccia spazio al verde, alle zone pedonali, alle piste ciclabili e alla moderazione del traffico.

Le cose migliori succedono quando questo lavoro vede alleati i movimenti di base (associazioni ecologiste o comitati contro l'invasione automobilistica nei quartieri) e le istituzioni locali.

Un esempio. La piú grande trasformazione della mia città, Mestre, verso una maggiore vivibilità è avvenuta negli anni 1984-86 con la pedonalizzazione del suo luogo centrale, piazza Ferretto: è stata il risultato di una serie di "bicifestazioni", organizzate dal sottoscritto e da pochi altri fondatori degli Amici della Bicicletta. A partire da sabato 24 maggio 1984 e per molti sabati successivi fino a ottobre, giravamo per le vie della città,

scampanellando e richiedendo a gran voce zone pedonali e piste ciclabili, e, attorno alle 18, arrivavamo nella piazza centrale che, pur gremita di gente a passeggio, era percorsa da una colonna ininterrotta di auto e di bus. A quel punto stendevamo le bici in mezzo alla strada e il traffico si bloccava, con grandissima soddisfazione di (quasi) tutti.

Dopo il primo momento di sorpresa, i vigili, dal secondo sabato in poi, bloccavano il traffico appena ci vedevano arrivare, dicendoci sottovoce che avevamo assolutamente ragione. C'era un po' d'incertezza solo sul far transitare o no i bus pubblici, ma la quantità di gente (e la nostra determinazione) era tale, da deviare anche i bus fuori dalla piazza. Piazza che, finalmente, diventava tale, per la prima volta, dopo decenni di discussioni "teoriche" sulla sua pedonalizzazione.

Il quotidiano locale, a ottobre, lanciò un referendum tra i suoi lettori e, nonostante la dura polemica dei commercianti e di alcuni partiti contrari alla pedonalizzazione, il risultato fu superiore a ogni piú ottimistica previsione: il 79% rispose sì alla pedonalizzazione totale, il 19% si espresse per il no, il 2% per un sì con alcuni suggerimenti. A quel punto quei politici che, pur essendo d'accordo da anni sulla pedonalizzazione, non erano stati capaci di far prevalere la loro opinione, presero coraggio e, dopo una serie di passaggi in consiglio di quartiere, giunta e consiglio comunale, finalmente il 24 novembre 1986 arrivò l'ordinanza di chiusura definitiva e totale al traffico.

Una data che dovrebbe rimanere nella storia della nostra città, perché segna l'inizio di una svolta, dopo che per quarant'anni avevamo subìto solo brutture, inquinamenti e cementificazioni.

Michele Boato, direttore dell'ecoistituto del Veneto “Alex Langer” e della rivista “Gaia. Ecologia, nonviolenza, tecnologie appropriate”, è tra i fondatori delle prime liste verdi d'Italia.

Introduzione

Velocità, energia, libertà

«Bicicrazia» è un titolo giocoso ma non troppo. Farsi *governare* dalla bicicletta e piú in generale riscoprire nella vita quotidiana le potenzialità del nostro corpo è, infatti, una questione molto seria, che riguarda direttamente la possibilità di scompigliare le carte a un sistema economico e sociale monolitico i cui effetti collaterali piú gravi sono la produzione di danni che si traducono in malattia e morte per gli esseri viventi.

Il nostro sistema dei trasporti, per molti versi, è speculare al regime economico postindustriale liberista e ne veicola alcuni componenti disumanizzanti nel quadro complessivo del trasferimento all'esterno di costi operato dalle imprese di mercato. Un meccanismo, quest'ultimo, che non è proiettato in un futuro molto ipotetico: si registra sistematicamente ora, tanto nel nord ricco quanto nel sud povero del mondo. E anche nell'emisfero “benestante” del pianeta il suo andamento è socialmente irregolare: a farne le spese per prime sono le classi piú deboli e indifese – sul piano economico e culturale – di fronte all'aggressività del sistema di produzione e di consumo. Il tutto, in un contesto generale che accentua via via le diseguaglianze e le sperequazioni nella sfera dei redditi reali e della salute.

Le linee di perdita sono messe a nudo da una mole di dati empirici: decessi, patologie e forme meno palpabili di malessere direttamente connessi con i modi della produzione nell'epoca neoliberista e con i modelli di consumo e di vita che ne derivano. I fallimenti del mercato si registrano direttamente sulla salute degli

esseri umani in termini di malattie e morti evitabili, di degrado e depredamento di risorse naturali, di impiego di risorse finanziarie cui singoli individui, gruppi sociali e la collettività sono costretti per difendersi dai danni.

L'urgenza di introdurre drastici correttivi istituzionali è tale da rivelare i limiti degli slogan che una parte dello stesso movimento ecologista ha perpetuato per anni inducendo i piú a ritenere che il problema riguardasse solo i nostri figli e porgendo un comodo alibi a governi senza scrupoli, ma anche a cittadini troppo affaticati dalla vita quotidiana per occuparsi di una questione apparentemente così remota e inafferrabile. Eppure sono disponibili da decenni le evidenze di come questo processo maligno influenza l'aria, l'acqua, il nostro cibo, la mobilità, le condizioni di lavoro e altre sfere della vita, con riflessi gravi sulla salute fisica e psichica delle persone e sul loro portafogli, non in un incerto domani, ma oggi.

Viene anche fatto di chiedersi dove fossero negli ultimi decenni i riformisti seri, quelli che nelle stanze del governo e nelle aule delle università avevano una certa dose di potere per cercare di introdurre, almeno, qualche correttivo. Invece, mentre le medesime persone ancora oggi si riempiono la bocca della parola magica «riformismo», ci troviamo, senza riforme, di fronte a una rapida degenerazione della sintomatologia.

L'aria in gran parte delle città è irrespirabile e se ne sono già accorti anche gli ospedali che registrano aumenti delle malattie respiratorie (e non); il cibo, oltre a presentare i rischi connessi con l'elevato utilizzo in agricoltura di veleni e concimi chimici, ha scatenato una serie di allarmi, dalla *mucca pazza* al *pollo alla diossina*, che forse ridestano molti cittadini dal torpore indotto da un sistema di mercificazione dell'esistenza e di sottrazione di spazi democratici partecipativi.

E pensare che la crisi ecologica veniva posta in primo piano da diversi studiosi fin dagli anni Cinquanta. Alcuni esempi, in proposito, risultano illuminanti.

L'economista e scienziato sociale tedesco Karl William Kapp[1], nella sua teoria dei costi sociali dell'iniziativa privata, già oltre mezzo secolo fa individuava nella logica formale dell'investimento per il profitto la ragione principale del degrado dell'ambiente naturale e sociale delle società moderne.

Già trent'anni fa, in Italia, una grande scienziata come Laura Conti insisteva sul rischio concreto di autodistruzione dell'umanità, ne elencava le caratteristiche e indicava pragmaticamente alcune contromisure urgenti. Queste ultime erano così riassunte in un suo bel libro del 1983: «La lotta all'inquinamento, il recupero e la stabilizzazione dei suoli, la difesa dei patrimoni genetici, il programma energetico. Vogliamo una stella, non vogliamo un pianeta»[2].

La crisi ecologica è quotidiana da decenni e tende ad aggravarsi a velocità crescente. E si può ragionevolmente parlare di crisi, quando un sistema arriva sull'orlo del baratro incurante delle lucide Cassandre che da decenni denunciano la crescente insostenibilità ecologica e chiedono un ripensamento radicale dei processi di produzione e di consumo. Paradigmatico il caso del presidente americano, il noto filantropo ed esportatore di democrazia petrolifera George W. Bush, che ha negato a piú riprese la presenza di un rischio letale per l'ecosistema. Ma nel febbraio 2004, mentre l'uomo eletto alla Casa Bianca da una minoranza miope di americani era impegnato a sistemare gli appalti nell'Iraq in fiamme, ci ha pensato il Pentagono, in un rapporto, a suffragare le piú inquitanti previsioni ipotizzando una prima, devastante, catastrofe planetaria attorno al 2020, per effetto delle rapide modificazioni climatiche causate dall'inquinamento atmosferico.

Il modello di sviluppo impostosi nell'ultimo mezzo

1 Karl William Kapp, *The social Costs of private Enterprise*, Cambridge, Massachusetts (Usa), 1950.

2 Laura Conti, *Questo pianeta*, Editori Riuniti, Roma, 1983.

secolo ha portato con sé innegabili miglioramenti per la vita umana in Occidente, ma in molte sfere gli effetti collaterali producono costi locali e globali insostenibili di cui noi tutti dobbiamo rendere conto.

Questo libro si occupa in modo sintetico di quanto si possa fare, nell'ambito della mobilità, per fermare questa deriva suicida nella quale, oggi, la responsabilità principale in termini di contaminazione atmosferica va imputata alle emissioni residuali del trasporto a motore (si calcola attorno al 60-70%).

Anche su questo fronte analisi, denunce e proposte di intervento erano eloquenti già oltre tren'tanni fa e si accompagnavano a rilevazioni altrettanto esaustive delle problematiche connesse con il traffico motorizzato e con le sue prospettive a medio termine.

Impressionante, per esempio, la freschezza delle riflessioni di Ivan Illich contenute in un testo pubblicato la prima volta nel 1973 su *Le Monde* e uscito in Italia otto anni piú tardi[3]. In questo scritto, il filosofo indaga con la consueta lucidità uno dei fenomeni delle società industrializzate: la crescente dipendenza degli esseri umani dai bene prodotti e dai servizi, una condizione che ostacola il dispiegarsi di una vita *conviviale*. Mettendo a nudo il meccanismo di creazione di bisogni «falsi», Illich punta il dito contro le nuove oligarchie di professionisti a capo di un siffatto sistema di manipolazione delle esistenze. Nel capitolo dedicato a energia ed equità, questo grande teologo cosmopolita toglie il velo alla tecnologia ad alto consumo energetico e ne dimostra le implicazioni liberticide, sul piano filosofico, e suicide, nella pratica quotidiana:

> Gli indirizzi di politica energetica che verranno adottati nel decennio in corso determineranno la portata e il carattere delle relazioni sociali che una società potrà avere nell'anno 2000.
> Una politica di bassi consumi di energia permette

3 Ivan Illich, *Per una storia dei bisogni,* Arnoldo Mondadori, 1981.

> un'ampia scelta di stili di vita e di culture. Se invece una società opta per un elevato consumo di energia, le sue relazioni sociali non potranno che essere determinate dalla tecnocrazia e saranno degradanti comunque vengano etichettate, capitaliste o socialiste.

E poco oltre, dopo aver descritto i guasti culturali di un rapporto squilibrato tra potenza meccanica ed energia metabolica, Illich si occupa proprio della mobilità personale per chiarire il concetto.

Nel caso della mobilità, il *quantum critico* di energia si misura con la velocità:

> Ogni volta che un mezzo pubblico ha superato i 25 chilometri orari, è diminuita l'equità, mentre aumentava la penuria sia di tempo sia di spazio.
> Il trasporto a motore ha monopolizzato il traffico, bloccando il movimento alimentato dall'energia corporea. (...) Quando il rapporto tra le rispettive erogazioni di potenza ha oltrepassato un certo valore, i trasformatori meccanici di combustibili minerali hanno tolto alla gente la possibilità di usare la propria energia metabolica, costringendola a diventare consumatrice forzata di mezzi di trasporto. (...)
> Una vera scelta tra indirizzi pratici e di relazioni sociali desiderabili è possibile solo laddove la velocità sia sottoposta a restrizioni. La democrazia partecipativa richiede una tecnologia a basso consumo energetico e gli uomini liberi possono percorrere la strada che conduce a relazioni sociali produttive solo alla velocità di una bicicletta.

Rileggere oggi queste riflessioni di Illich è quasi disarmante: basta guardarsi attorno per verificare che si sono inverate tragicamente le conseguenze di un rapporto squilibrato tra energia metabolica e motorizzata; si è passata abbondantemente la soglia entro la quale la macchina è un alleato del progresso sociale e della libertà individuale e collettiva.

Lo si può notare agevolmente osservando i sistemi di trasporti che paralizzano e soffocano le nostre socie-

tà; ma lo si registra anche nelle grandi manovre geopolitiche delle guerre preventive ammantate di democrazia ma intrise di petrolio. Sul deteriorarsi delle condizioni della mobilità e sui loro effetti, Illich osserva:

> Chi dipende esclusivamente dalle proprie gambe si sposta secondo lo stimolo del momento a una velocità media di cinque o sei chilometri l'ora, in qualunque direzione e per andare in qualsiasi posto che non gli sia legalmente o materialmente precluso. Ci si aspetterebbe che ogni miglioramento di tale mobilità connaturata, prodotto da una nuova tecnologia del trasporto, salvaguardi quei valori e ne aggiunga degli altri, come un maggior raggio d'azione, risparmio di tempo, comodità, maggiori possibilità per i menomati.
> Sinora non è questo ciò che è accaduto. Anzi, lo sviluppo dell'industria del trasporto ha avuto dappertutto l'effetto opposto. (...) [Quest'industria] ha diminuito l'eguaglianza tra gli uomini, ha vincolato la loro mobilità a una rete di percorsi disegnata con criteri industriali e ha creato una penuria di tempo d'una gravità senza precedenti. Appena la velocità dei loro veicoli varca una certa soglia, i cittadini diventano consumatori di trasporto nel giro dell'oca quotidiano che li riporta a casa.

Interessante, nell'analisi di Illich, lo smascheramento sia dell'effetto catalizzatore delle diseguaglianze sociali sia dei contenuti reali restituiti all'individuo e alle comunità dall'eccesso di consumo energetico non metabolico.

Sul primo fronte, si osserva la creazione di «punte estreme di privilegio con l'asservimento generale». In altri termini, accanto a una casta minoritaria che «accumula distanze incalcolabili in tutta una vita di viaggi», la maggioranza della popolazione spende una parte crescente del tempo disponibile in spostamenti non desiderati:

> Alcune poche persone viaggiano sui tappeti magici fra punti remoti che la loro effimera presenza fa

> apparire rari e insieme allettanti, mentre tutti gli altri sono costretti a spostarsi sempre di piú e sempre piú in fretta sui medesimi tragitti e a perdere sempre piú tempo per prepararsi a questi spostamenti e poi per riaversene.

In altre parole, oltre una certa velocità critica, nessuno può risparmiare tempo senza costringere altri a perderlo; i passeggeri diventano consumatori del tempo altrui. La cifra del contributo medio reale dei motori al miglioramento della vita quotidiana è data anche dal tempo necessario all'americano medio per possedere un'automobile: «piú di 1600 ore per fare circa 12.000 chilometri», ricorda Illich, considerando anche il lavoro necessario per acquistarla e mantenerla. Il che equivale a una velocità media reale di sette chilometri e mezzo, molto meno di una bicicletta.

E a proposito della piú conviviale due ruote a pedali, Illich scrive:

> Le biciclette permettono di spostarsi piú velocemente senza assorbire quantità significative di spazio, energia o tempo scarseggianti. (...) Si possono godere i vantaggi delle conquiste tecnologiche senza porre indebite ipoteche sopra gli orari, l'energia e lo spazio altrui. Si diventa padroni dei propri movimenti senza impedire quelli dei propri simili. Ogni incremento di velocità dei veicoli a motore determina nuove esigenze di spazio e di tempo: l'uso della bicicletta ha invece in sé i propri limiti. Essa permette alla gente di creare un nuovo rapporto tra il proprio spazio e il proprio tempo, tra il proprio territorio e le pulsazioni del proprio essere, senza distruggere l'equilibrio ereditario. I vantaggi del traffico moderno autoalimentato sono evidenti e tuttavia vengono ignorati. Che il traffico migliore sia quello piú veloce lo si afferma, ma non lo si è mai dimostrato.

La lucidità del pensiero di Illich è davvero impressionante, così come lo è, in negativo, il disinteresse che per decenni l'ha circondata a livello istituzionale. Fino

a condurci al paradosso di città in cui si è costretti a circolare a piedi o in bicicletta, non in virtù di una nuova consapevolezza civile e democratica sui limiti della velocità e del consumo energetico, bensì a seguito di sempre piú frequenti periodi di emergenza sanitaria che colgono le nostre società del tutto impreparate, dal punto di vista sia tecnico sia culturale.

Eppure lo avevano detto Ivan Illich e altri con lui. Conservo dai tempi in cui ero studente, una ventina d'anni fa, un vecchio libretto che già all'epoca era considerato un fondo di magazzino che acquistai per corrispondenza alla metà della metà del prezzo originario. Ricordo che a colpirmi, scorrendo il catalogo dei volumi fuori mercato cui da tempo mi appassionavo, fu il titolo: «Uomo o automobile?»[4], veramente azzeccato.

Si trattava di una raccolta di saggi (tra gli altri di Gillo Dorfles e Giulio Carlo Argan) sull'automobilismo di massa, fenomeno esploso in Italia nel decennio del boom economico, i favolosi e rivoltosi anni Sessanta. La quarta di copertina recitava: «Il decisivo contributo di progresso recato dall'automobile potrebbe essere irrimediabilmente annullato dalla paralisi progressiva dei grandi centri urbani e dall'enorme spreco di produttività che essa determina, dall'incessante logorio del sistema nervoso dei cittadini, automobilisti o pedoni, e infine dal crescente numero degli incidenti stradali».

La traiettoria di pensiero che ispirava l'opera paventava, in sostanza, un rischio: che l'uomo divenga schiavo di ciò che ha realizzato per essere piú libero.

Il libro, in verità, tralasciava un aspetto emergente dell'impatto dell'automobile sulla vita umana: l'inquinamento dell'aria. In quel frangente storico, le due minacce principali erano indicate dagli autori negli incidenti e nella congestione urbana. Nel tempo se ne sono aggiunte molte altre delle quali l'effetto serra è la piú inquientante, in un quadro di crescente devastazione

4 Autori vari, *Uomo o automobile?*, Gherardo Casini Editore, 1968.

del territorio e di trasformazione dei modi e dei tempi di vita delle persone e delle comunità.

Scriveva, piú di 35 anni or sono, nella prefazione dell'opera, Pier Luigi Sagona:

> La nostra è la generazione dell'automobile. Sappiamo che questo mezzo individuale di trasporto non si dimostra sempre il piú razionale ed è facile prevedere che, nei prossimi anni, la ricerca di un'alternativa all'automobile, così come noi oggi la conosciamo, diventerà sempre piú affannosa, specie per quanto riguarda il trasporto di persone nelle grandi aree urbanizzate.

Oggi, nel 2004, il quadro clinico si è aggravato in modo rimarchevole eppure la ricerca di un'alternativa non appassiona gran che le nostre società in guerra, tantomeno le loro classi dirigenti costrette a tamponare con provvedimenti grotteschi le ferite provocate nelle città/camere a gas da decenni di incoscienza motorizzata nelle stanze del potere politico, tecnocratico ed economico. Latita il coraggio di riforme serie, di interventi maturi e condivisi con la popolazione per affrontare radicalmente un fenomeno esiziale che, da un lato, semina tutti i giorni malattia e morte, dall'altro incarna e catalizza un modello economico e politico di sottrazione di autonomia e democrazia agli individui e alle comunità teleguidate dal dio dei consumi vacui.

El socialismo puede llegar solo en bicicleta, disse un giorno Josè Antonio Viera-Gallo, membro del governo di Salvador Allende. Nella sinistra riformista, tanto piú nel nostro Paese, in pochi hanno preso sul serio questo genere di riflessioni e i risultati di questa inerzia si vedono.

La crisi di un modello economico

Potrà apparire una tesi stravagante, eppure c'è ragione di ritenere che la questione della mobilità ciclistica sia strettamente connessa con la crisi del modello economico e culturale dominante.

Un modello, sia chiaro, che ha portato anche miglioramenti alle condizioni di vita degli esseri umani, ma che in alcuni casi registra effetti collaterali insostenibili. E soprattutto, un modello che noi tutti abbiamo interiorizzato, a livello individuale e collettivo, il che generalmente ci impedisce anche solo di immaginare un'alternativa seria e praticabile, una via riformista radicale che s'interroghi sulla gestione della complessità del reale, ma senza smarrire la tensione di fondo alla diminuzione della sofferenza umana e dell'aggressione all'ecosistema generate dall'ideologia del mercato nelle società occidentali (così come, in passato, dal produttivismo sovietico) e dai suoi emuli a ogni longidudine (la Cina è una bomba ecologica a orologeria).

In questo contesto, la bicicletta è una straordinaria arma simbolica, lo spazio immaginario di un altrove possibile, ma anche uno strumento concreto e diffuso attorno al quale ripensare la mobilità individuale urbana e extraurbana catalizzando la partecipazione democratica di base nelle decisioni urbanistiche. Il potenziale umanizzante di queste prassi investirebbe giocoforza la sfera dei tempi e dei modi di vita e di lavoro innescando processi di revisione critica. Una comunità che si muove in bicicletta (o che coltiva il desiderio di farlo) è una comunità aperta, che esalta il contatto umano e la solidarietà di specie a scapito del paradigma della competizione tout-court veicolato dai rètori della religione mercantile e della mercificazione dell'esistenza.

La bicicletta, integrata ai mezzi di trasporto pubblico e all'automobile privata (individuale o collettiva), è insieme uno strumento pragmatico per la soluzione di un'emergenza sanitaria e un catalizzatore culturale di riflessioni democratiche sull'essenza delle relazioni sociali ed economiche. Su queste ultime avrà anche un'influenza indiretta determinando adattamenti dei sistemi produttivi e commerciali al tipo di mobilità utilizzata dai lavoratori e dai consumatori.

Nel volgere piú immediato, va notato che le modalità attuali di trasporto delle persone e delle merci rivestono un ruolo di primo piano nella graduatoria delle linee di perdita ambientale, tanto che un po' dappertutto si assiste a progetti per il recupero della vivibilità urbana e anche metropoli come Londra o Parigi sono corse ai ripari, la prima con iniziative per mettere al bando il traffico privato a motore nel centro città, la seconda studiando nuove forme di corsie privilegiate per i mezzi pubblici. In Italia, invece, si assiste alla tragicommedia di sporadici pseudoblocchi del traffico e di simili palliativi, nella vaghezza dei progetti politici e amministrativi attorno a temi così vicini alla pelle delle persone eppure così lontani dal dibattito nazionale.

Sostanzialmente, da noi, rimane un non-tema la integrazione della bicicletta nel sistema dei trasporti, con i suoi effetti in termini di salute fisica e psichica, rapporti sociali, risparmio energetico e quindi economico per i singoli e per i gruppi. Eppure appare ormai diffusa la consapevolezza dei danni causati dal trasporto motorizzato, tanto piú da quello privato, e dei potenziali benefici alla salute e alla qualità della vita individuale e sociale che deriva o deriverebbe dall'uso della bicicletta e da una pianificazione delle reti viarie (e non solo) che ne tenga conto sistematicamente.

Sembra incontestabile che consentire alla gente di spostarsi in bicicletta darebbe pressoché immediati risultati positivi su diversi fronti e probabilmente, oggi, molte persone vorrebbero pedalare ma non sono mes-

se nelle condizioni di farlo, perché uscire nel traffico sarebbe un potenziale suicidio, sia che si tratti di città sia di centri periferici che il cuore dell'urbe hanno come meta del quotidiano pendolarismo lavorativo. Per esempio, diminuirebbe subito la contaminazione dell'aria e con essa le malattie correlate, dalle bronchiti al cancro; calerebbero altre patologie connesse con la sedentarietà (quelle cardiovascolari, per esempio, ma non solo, dato che l'attività fisica regolare accresce anche le difese immunitarie e che la bicicletta, in molti casi, viene suggerita dai medici per combattere disturbi alle ginocchia o alla schiena).

Per la collettività, calerebbero le spese sanitarie e infrastrutturali (meno strade, svincoli, viadotti e altre cementificazioni); per l'individuo ci sarebbe meno da spendere per auto e carburanti, con conseguente liberazione di risorse economiche destinabili al tempo libero, alla cultura e al divertimento, nel quadro di una crescita della qualità della vita. Aumenterebbe la possibilità di un rapporto diretto con il territorio e con la natura; cambierebbe la percezione del tempo con un argine alla frenesia indotta dai ritmi imposti dal lavoro, dai mass media, dalla corsa alla produzione e al consumo; si accrescerebbero le occasioni di ripristinare la rete di relazioni sociali, occasionali e non, che si stanno perdendo nelle code automobilistiche per andare in ufficio e nella spesa fatta in centri acquisti sterminati, impersonali e anonimi.

Sono solo alcune, banali, trasformazioni riferibili a un'ipotesi di nuove opportunità di spostamento nella nostra vita quotidiana. Qualcuna è un riflesso diretto dell'uso della bicicletta e risulta facilmente quantificabile; altre possono esprimere in tutto o in parte la loro potenzialità a seconda degli aggiustamenti che sapranno favorire nelle organizzazioni umane. Per esempio, l'adattamento dei tempi di lavoro: in qualche caso andare in bici in ufficio o in fabbrica sarà piú veloce che farlo in auto, mentre in altre situazioni la pedalata po-

trebbe implicare una dilatazione oraria che, però, si può contenere con vari strumenti. A chi deve percorrere distanze medio-lunghe per andare a lavoro saranno utili l'intermodalità bici-treno-bus, infrastrutture specifiche come il *bici-lift* (di cui riparleremo) per rendere piú abbordabili le salite, la ricontrattazione dell'orario (periodo unico, riduzioni) tenendo conto del contributo positivo globale e locale dato dall'uso della bicicletta.

Di questi tempi, in Italia, si rincorrono le emergenze per la qualità dell'aria alle quali si risponde con iniziative piú o meno estemporanee, certo in molti casi urgenti e inevitabili, come la chiusura al traffico a motore di porzioni di città che spesso, però, avviene senza controlli sulle trasgressioni e senza un contemporaneo potenziamento dei mezzi di trasporto pubblici.

Non c'è dubbio che ormai gran parte della gente è sempre di corsa, ha fretta, interiorizza il modello automobilistico/competitivo ed è pigra solo quando si tratta di usare le gambe. Capita, però, anche che il desiderio di spostarsi senza l'auto sia negato istituzionalmente: prima ti fanno acquistare la macchina perché è l'unico modo per andare al lavoro, poi un bel giorno ti lasciano a piedi senza darti un'alternativa concreta alle polveri sottili. Sul fronte della programmazione, il vuoto. Anni fa si pensò di affrontare questo dissesto con la rottamazione delle vecchie automobili agevolata da contributi statali; anche oggi si pensa di distribuire altri denari a chi acquista vetture meno inquinanti.

E i governi non dimenticano, naturalmente, la cementificazione del territorio: dopo aver invitato i cittadini a cambiare automobile (magari ad averne una per ogni membro del nucleo famigliare), creano le condizioni del loro utilizzo scorrevole, a colpi di viadotti, tunnel, bretelle, passanti...

Assente dall'agenda nazionale, fitta di roboanti celebrazioni dell'alta velocità e dei raddoppi autostradali, un ragionamento complessivo, serio e costruttivo, sulla questione mobilità intelligente, che è un po' la croce di

buona parte dell'Italia. Gli incentivi per motori meno inquinanti e le “grandi opere” sono la conferma di questo limite culturale prima ancora che politico: il paradigma dell'auto non viene messo in discussione, anzi. Il trasporto pubblico subisce l'assalto delle ricette neoliberiste e di una flessibilità del lavoro tradotta in precarietà contrattuale e aumento di produttività (con quali rischi per la sicurezza dei passeggeri?). La mobilità alternativa, quella sulle due ruote a pedali, non esiste come progetto di svolta: è relegata nei piani magmatici di qualche assessore volonteroso ma spesso boicottato dai suoi stessi colleghi. Eppure quante persone andrebbero a lavorare o a scuola in bicicletta, se solo potessero farlo all'interno di un percorso sicuro?

In Italia scarseggiano (per usare un eufemismo) i percorsi protetti destinati a integrarsi nella mobilità urbana ed extraurbana: le piste ciclabili da utilizzare negli spostamenti quotidiani per lasciare in garage la macchina o il motorino. Dovrebbe trattarsi di una rete che tocca ai punti nevralgici delle città, altro che i semiaborti raffazzonati presenti qua e là, che accompagnano il ciclista lungo un torrente o su un percorso alberato e poi lo abbandonano al primo grande incrocio che fagocita la ciclopista e scaraventa il malcapitato tra automobili e camion, proprio quando ha più bisogno di protezione. Mi è capitato di notare in diverse città italiane che le piste ciclabili, nei rari casi in cui sono degne di questo nome, vengono spesso inserite in modo incosciente nel traffico; in particolare, si ha scarsissima attenzione per i rischi derivanti dalle intersezioni con le strade che attraversano la ciclopista e l'investimento è in agguato. Chi deve andare a scuola o al lavoro dovrebbe avere il diritto di farlo anche a piedi o in bicicletta senza rischiare la vita. Perché i bimbi italiani, costretti nelle maglie iperprotettive di genitori comprensibilmente preoccupati del traffico, non possono andare a scuola da soli, in sicurezza e libertà, pedalando o camminando con gli amichetti?

Proprio i bambini, quando vengono presi in considerazione nella pianificazione urbanistica e viaria, sono alleati preziosi del processo di umanizzazione delle città. Lo dimostrano esperienze straniere ma anche italiane nelle quali si è deciso di coinvolgere nella formazione delle decisioni operative i più piccoli utenti dello spazio urbano. Il fenomeno sta prendendo piede e rappresenta un segnale incoraggiante in un panorama per lo piú deprimente. Nascono strumenti di consultazione reale come il consiglio comunale dei bambini (per esempio nella mia città, Belluno, che tuttavia ha ancora da raccogliere gran parte dei frutti di questa prassi) o altre iniziative di urbanistica partecipata.

La stessa Convenzione Onu sui diritti dell'infanzia (1989), firmata anche dall'Italia, sancisce il dovere per gli organi delle amministrazioni pubbliche di ascoltare, informare e coinvolgere i bambini nelle decisioni che li riguardano.

Osserva l'urbanista americano, da tempo in Italia, Raymond Lorenzo:

> «In termini di "investimento sociale" si deve sottolineare che processi di coinvolgimento e di educazione alla progettualità (urbana e altre) facilitano lo sviluppo di cittadini più disposti e più capaci di partecipare in futuro alla gestione delle cose pubbliche (verso una Planning Society). Numerose ricerche in questo campo hanno dimostrato che il coinvolgimento dei bambini/ragazzi nella progettazione dello spazio urbano ha una forte valenza (e potenzialità) educativa per questi soggetti e per la società nel suo insieme. [...]
> L'esperienza dimostra che i bambini sono formidabili catalizzatori del coinvolgimento di altre fasce d'età, i bambini portano informazione e nozioni a casa. Alcuni progetti avviati con una singola classe scolastica, a volte, sono riusciti a stimolare la partecipazione dell'intera comunità locale. [...]
> Mi sembra che le evidenze dei progetti urbanistici compiuti con i bambini indichino che essi sono diversi da quelli elaborati tradizionalmente dagli esperti senza la partecipazione. Oserò dire che

> sono migliori - piú ecosostenibili, piú semplici, e più sensibili ai bisogni degli utenti tutti eccetera. Le ragioni di questo divario progettuale, è chiaro, non sono da imputare soltanto alla natura dei bambini, ma, soprattutto, alle metodologie con loro applicate.[5]

Grazie alle fatiche di studiosi, educatori, associazioni, politici, genitori e singoli cittadini, si diffonde la consapevolezza della necessità di investire delle scelte urbanistiche anche e soprattutto chi ne dovrà affrontare le conseguenze. Rianimare la partecipazione sociale in un'epoca che tende a deresponsabilizzare tutti enfatizzando le virtù della delega (dal professionismo politico ad altre sfere della vita) è un risultato che ha del miracoloso tanto quanto riuscire a scalfire il muro di gomma col quale non pochi esperti e burocrati della cementificazione urbana tendono a difendere le loro mal riposte prerogative.

In un breve ma tagliente pamphlet[6] Brian Martin scrive: «Gli esperti nella costruzione di centrali nucleari non sono particolarmente qualificati a giudicare quale debba essere la politica energetica di un Paese».

Lo stesso si può dire, con varie sfumature, per la mobilità e l'urbanistica, tuttavia, la colonizzazione del territorio a colpi di *piani della viabilità* cui assistiamo disarmati suggerisce che il potere degli esperti d'asfalto è ancora ben insediato nei centri decisionali italiani.

5 Articolo su www.nonluogih.it/urban1.html, versione completa nel volume *Milano: il quartiere Adriano. Gli Abitanti "progettano" la città*, a cura di M. Vercesi, Ist. Ecopolis, Franco Angeli, 1999. Dell'Autore si veda anche *La città sostenibile*, Elèuthera, 1998.

6 Brian Martin, *L'esperto è nudo. Come difenderci dal potere degli esperti e dagli esperti del potere*, Elèuthera, 1993.

Smobilitazioni

Le organizzazioni dei consumatori o altri gruppi informali lanciano con una certa regolarità l'allarme sul prezzo del carburante e sui meccanismi che lo determinano: dall'elevata componente fiscale alla celerità con cui le compagnie petrolifere scaricano sulla collettività ogni minima variazione sconveniente e alla speculare lentezza con cui i trend positivi alla produzione o nel mercato valutario si ripercuotono sulle pompe di benzina. Questa forma di mobilitazione popolare a tutela delle proprie tasche e del diritto alla mobilità è una conferma di quanto le nostre società siano compresse nel paradigma del petrolio e di come, in questo e in altri ambiti inerenti agli stili di vita piú o meno ecocompatibili, il quadro dato sia spesso tale da sottrarre agli individui e ai gruppi anche il semplice spazio immaginario di un'alternativa. Si rincorre una quotidianità alienante, senza contestarne le premesse, nel tentativo di piegarla a un compromesso (in realtà impossibile) con i propri interessi ridotti illusoriamente a una consolante idea di libertà.

D'altra parte, che cosa aspettarsi da una civiltà in cui il mondo della scuola, della politica, dell'informazione, in molte circostanze, sono alleati fedeli del modello dominante? Basta osservare l'Italia in un giorno qualunque: allarmi e analisi istituzionali sull'emergenza traffico senza che quasi nessuno proponga seriamente la riduzione degli spostamenti, strumenti alternativi (come la bicicletta) e in generale il ripensamento del modello produttivo (tempi e modi di lavoro e di consumo). A ogni tentativo di riforma, insorge una lobby, dai commercianti agli autotrasportatori, che ne riduce del 90% un effetto già debole in partenza a causa di

programmazioni quasi sempre parziali e rapsodiche che lasciano scoperti sempre troppi nervi.

Ad addomesticare le coscienze critiche pensano poi i mass media, con un servizio pubblico che ci propina quotidianamente, tra l'altro, spazi dedicati all'autotrasporto merci nei quali, sostanzialmente senza contraddittorio, la lobby dei Tir difende i suoi interessi. I quali sono emersi con grande sfoggio in numerose occasioni, non ultima la vicenda del divieto di sorpasso imposto agli autocarri, per ragioni di sicurezza, in un lungo tratto dell'autostrada del Brennero (a due corsie): l'allora governo di centrosinistra si fece di fatto interprete delle ragioni della lobby e il provvedimento cadde o venne attenuato. Chiedo al servizio pubblico radiotelevisivo, cui sono abbonato, una rubrica quotidiana dedicata alla bicicletta e al suo movimento, nonché uno spazio sul treno e sugli altri mezzi collettivi.

Al momento, dunque, il quadro, data l'interiorizzazione individuale e il radicamento socioeconomico del modello automobilistico, rende assai improbabili grandi mobilitazioni di massa che abbiano radici nella emergenza e diano frutti di elevato contenuto pragmatico. E se davvero fosse ipotizzabile una mobilitazione generale sul tema dell'auto, sembrano avere piú spazio delle iniziative per la bici le campagne di boicottaggio, proposte di tanto in tanto, anche con catene via Internet, per influenzare al ribasso i prezzi della benzina (snobbare un gruppo di compagnie per costringerle ad abbassare i prezzi, dopo di che fare lo stesso con le altre e così via per innescare, in un andirivieni selettivo dei consumatori, un meccanismo al ribasso). Iniziative di questo tipo mi sembrano tristemente arrendevoli.

L'idea che mi pare piú interessante è la nascita di una forma di resistenza civile coordinata a livello almeno regionale: non usare piú l'automobile per gli spostamenti rilevanti nel contesto socioeconomico, come il trasporto casa-lavoro. Se attuata come forma di disobbedienza civile, con i rischi che ne conseguono, questa

lotta potrebbe mettere a nudo - non certo scardinare - i meccanismi di sottrazione del tempo (per non dire del pensiero e delle identità individuali e di gruppo) che ci costringono a fare la coda alle pompe di benzina.

Pensare che il problema sia il malfunzionamento dei flussi di produzione di greggio o del regime di concorrenza nella distribuzione mi sembra ingenuo e pure fuorviante, perché non affronta il problema principale: la necessità di bruciare meno carburante e di spostarsi (vivere) in modo meno nevrotico.

Inoltre, è dimostrabile che all'aumento della concorrenza – posta la permanenza dell'obiettivo, purtroppo al momento implicito, della massimizzazione dei profitti d'impresa - la corsa alla compressione dei prezzi si sostanzia in una gara selvaggia al trasferimento massimo dei costi di produzione all'esterno dell'impresa, cioè sulla collettività. E anche nel caso della benzina e delle auto è facile immaginare le innumerevoli modalità mediante le quali i costi di produzione possono diventare costi sociali - cioè pagati da noi tutti, anche monetariamente - in termini di inquinamento malattia e morte nonché di sicurezza collettiva, senza contare i probabili giri di vite sulle condizioni di lavoro nelle imprese in questione.

La resistenza civile del rifiuto dell'auto, se ben coordinata e con una buona adesione sociale, porterebbe alla luce e renderebbe percepibili socialmente questa e altre contraddizioni di un sistema economico (ben supportato da quello politico) che va avanti alla sua velocità e secondo le sue regole fredde, ricattando le singole persone senza volto che sono costrette ad animarlo, perché chi si ferma è perduto. Poco importa che molti comincino a chiedersi che senso abbia questo ritmo, perché devono continuare a correre, se vogliono mantenere lo standard di vita fra videofonini e voli charter. Insomma, il semplice ma deciso rifiuto di massa dell'assolutismo motorizzato, potrebbe spalancare scenari inaspettati, una sorta di contestazione de facto

del modello di sviluppo.

Questa, però, evidentemente è una piccola provocazione dialettica, perché ritengo, fra realismo e pessimismo, che se nella realtà risultano impraticabili gli acccordi anticartello petrolifero fra i consumatori, poche siano anche le possibilità di coordinare veramente una resistenza civile all'automobile. Ma immagino che quest'ultima proposta, piú radicale, abbia maggiore carica attrattiva su noi tutti smarriti del 2000 e, se attuata veramente da un numero significativo di persone e gruppi, possa mettere a nudo ai vari livelli le contraddizioni, i conflitti di interesse, i meccanismi del sistema della competizione selvaggia e dunque favorire processi di ridefinizione delle regole.

Lasciare a casa la macchina, usare i mezzi pubblici, i piedi o la bici per gli spostamenti individuali economicamente piú rilevanti (e magari arrivare tutti in ritardo al lavoro per vedere l'effetto che fa...) può servire ad accelerare il processo di formazione di una coscienza civile non tanto sul prezzo della benzina, quanto sui meccanismi economici generali che regolano questo e altri fenomeni (tra l'altro, se la benzina costasse il triplo e le automobili fossero piú tassate, forse un po' di gente userebbe veicoli piú sani, al limite, per cominciare da pigri, vetture elettriche condivise).

Risulta impellente polarizzare l'attenzione sociale sulla riduzione dell'uso delle auto private; lavorare alla diffusione delle informazioni sui loro costi sociali (malattia, morte, inquinamento di varia natura: in Italia, 4 milioni di lire pro capite, nel 1997, secondo i rapporti degli Amici della terra citati nelle pagine seguenti, cioè una dozzina di milioni per nucleo famigliare: il prezzo della benzina diventa molto relativo); insistere con le pressioni anche negli ambiti decisionali in favore dei trasporti meno dannosi (ferrovia, piste ciclabili, tram, autobus ampiamente supportabili con i denari risparmiati sulle strade); denunciare il sistema impazzito del trasporto internazionale delle merci, spesso inutile e

dannoso; reinvestire i risparmi di costi sociali via via ottenuti nell'allargamento progressivo della rete della mobilità alternativa; mettere a nudo il bluff dei discorsi sulla concorrenza ed elaborare insiemi di regole per contenere la produzione di costi sociali. Per ora, questo e poco altro mi sembra il sentiero percorribile per muoversi almeno un po' sulla linea di demarcazione del paradigma "auto, mercato, concorrenza, competizione sociale, bisogni indotti, domanda e offerta, strade liberiste obbligate".

Se davvero si potessero mobilitare milioni di persone, varrebbe la pena di farlo non per i boicottaggi dei benzinai, ma per affrontare l'emergenza trasporti. Il problema è che il sistema stesso - cioè noi tutti - genera i meccanismi che rendono (per ora) improbabile simili mobilitazioni. Troppa gente non ha l'energia mentale né l'informazione per boicottare quella piuttosto che quell'altra pompa di benzina. Figuriamoci se ha la forza o il tempo di scegliere la bicicletta, magari gettandosi nel traffico omicida oppure impiegando il triplo del tempo ad andare al lavoro o a prendere il bimbo all'asilo, solo perché non c'è un sistema infrastrutturale decente che integri i mezzi di trasporto puliti. E in genere non ha tempo né voglia di battersi per un cambiamento. Il risultato è una mobilità dominata dalla legge del piú forte e il piú debole soccombe fino a morire.

Dinamiche simili a quelle che impediscono un sistema di trasporti eco-compatibile riguardano, in un certo senso, l'alternativa dell'alimentazione biologica o del commercio equo e solidale: scelte auspicabili e utili, tuttavia praticabili, nel contesto attuale, solo da una minoranza di persone. La gran parte sarà costretta dal sistema, per ragioni finanziarie, di disponibilità di tempo, di relazione con il territorio e con la mobilità, a comportarsi in modo diverso, contribuendo – pur senza desiderarlo - a un modello di sviluppo meno sostenibile. Il quadro presenta crescenti conflitti di interesse che si sedimentano nella stessa sfera individuale: la

parte di me che desidera uno stile di vita ecologico e quella che vi si oppone perpetuando i riflessi condizionati del lavoro, dei consumi, della velocità.

L'anello dello stile di vita è soltanto uno dei punti nevralgici di un'organizzazione complessa e conflittuale. Spesso è un anello le cui dinamiche di trasformazione psicosociale sono piú lente e faticose da innescare, anche se il quadro empirico offre indicazioni circostanziate sui danni immediati e sui rischi letali differiti derivanti dal modello che ci imbriglia e si perpetua.

Al lavoro sugli stili di vita, dunque, vanno affiancati sforzi seri negli ambiti istituzionali, della cultura, della politica e dell'amministrazione pubblica nelle sue molteplici sfaccettature, al fine di intervenire anche a monte (nei meccanismi di produzione che inducono gli stili di vita) e di favorire la consapevolezza collettiva, attraverso la scuola, gli enti sanitari e altri organismi.

Ne sono una dimostrazione i successi registrati anche in numerose città italiane della raccolta differenziata dei rifiuti. La popolazione risponde in misura proporzionale allo stimolo istuzionale e comunitario, così i risultati migliori si hanno quando l'informazione è capillare, la raccolta dei rifiuti separati in casa avviene porta a porta, l'ente locale mette a disposizione a prezzi contenuti gli strumenti per il compostaggio domestico e lo incentiva finanziariamente.

Non mi pare affatto stravagante dedurne che se il metodo funziona per i rifiuti, possa farlo anche per la mobilità, trasferendo energie collettive su quella intelligente, bicicletta in primis (ma anche mezzi pubblici e automobile condivisa tra piú nuclei famigliari).

In questo modo può trovare terreno fertile una domanda di nuova socializzazione di ambiti essenziali per la tutela della vita umana (salute, istruzione, trasporti, alimentazione, rapporto con l'ambiente naturale) che l'ingannevole retorica neoliberista vuole affidare alla concorrenza tra i privati in un'economia di mercato “pura”. Con buona pace dei piú ottusi seguaci di

Adam Smith, la persecuzione dell'interesse individuale può determinare effetti sociali catastrofici, se non viene mediata da una equivalente tensione all'interesse di tutti. La privatizzazione dell'acqua, dell'energia o dello stesso sistema dei trasporti sono ambiti nei quali questa dicotomia è limpidamente percepibile, nonostante la enorme opera mistificatoria svolta negli ultimi decenni dai mass media, dalla politica, dalle università: la grande alleanza del pensiero unico neoliberista.

È interessante osservare che, mentre prosegue il culto mediatico del mercato, si aggravano i principali indicatori della sofferenza umana per gli effetti del modello neoliberista, a cominciare dalla crisi ecologica, con rischio di non-ritorno, e dalle diseguaglianze tra le classi sociali (anche nel nord del mondo la possibilità di ammalarsi e di morire prima è inversamente proporzionale al reddito e la iniquità distributiva di quest'ultimo rappresenta uno dei piú lampanti e inconfutabili fallimenti del sistema).

Il problema principale è che di fronte a una mole di dati empirici che rivela le linee di perdita sistemiche del mercato, le principali centrali del potere politico, intellettuale ed economico, anziché interrogarsi su possibili correttivi, premono tragicamente sull'acceleratore. Il quale diventa un acceleratore di precarietà esistenziale, malattia e morte. Si fa finta di niente invece di dire: il sistema di mercato consente una serie di miglioramenti all'individuo e alla collettività solo quando sono rispettate alcune regole-limite, se vengono violate, si genera una aumento drammatico delle diseguaglianze e dei costi sociali. Una delle difficoltà è rendere visibili e percepibili all'opinione pubblica i costi sociali, vale a dire, i danni reversibili e non (alla salute umana e all'ambiente naturale) che l'impresa trasferisce verso l'esterno al fine di ottimizzare i profitti, cioè di “stare nel mercato”, come recita una tipica formula difensiva delle aziende sotto accusa. Questi costi sociali si misurano mediante numerosi indicatori, a cominciare dagli

effetti sulla salute di chi lavora (oppure perde il posto) nell'impresa, di chi ci vive vicino e di chi ne acquista i prodotti, fino ai danni ambientali con implicazioni sulle condizioni di vita collettive locali e globali.

La collettività deve farsi carico finanziariamente del risanamento delle conseguenze negative di questi meccanismi sistemici del mercato, le imprese non sono tenute nemmeno a esporre tra i ricavi, nei bilanci, i vari costi trasferiti all'esterno.

Il quadro illustra in modo eloquente quale sia la portata della grande bugia di un mercato senza regole. Per ampliare lo sguardo sul bombardamento di mistificazioni che subiamo da circa un ventennio, possiamo riflettere su un dogma granitico della nostra epoca: la concorrenza. Viene invocata a piena voce anche per aree strategiche del vivere civile come la sanità, la scuola, l'energia o i trasporti, in un irritante starnazzare quotidiano di politici e presunti esperti di economia (del malessere e della repressione). Eppure appare di facile intuizione che un regime concorrenziale a elevato tasso competitivo può – entro certi limiti – migliorare alcune sfere della vita sociale, mentre in altre – come i servizi pubblici essenziali – diventa un tragico catalizzatore dei comportamenti sistemici maligni che generano gravi costi sociali.

Inoltre, anche il beneficio immediato di migliori condizioni di prezzo di cui potrà godere la collettività in un regime concorrenziale va filtrato attraverso l'analisi dei costi sociali originati alla produzione. Per ridurre i costi, infatti, un'azienda può trovarsi "costretta" a mettere in atto comportamenti scorretti (per esempio, la violazione delle norme sull'inquinamento o sulla sicurezza negli ambienti di lavoro) per stare al passo con le concorrenti che adottano prassi simili.

L'impresa tende a deteriorare una quantità di beni pubblici nella misura massima consentita non tanto dalle normative, quanto dalle pratiche in essere di applicazione delle disposizioni di legge a tutela della col-

lettività (lacci e lacciuoli, direbbe qualcuno): massima concorrenza e minori controlli equivalgono a un'esplosione dei costi sociali. È elementare, infatti gli economisti lo sanno bene, ma tendono a dimenticarsene e a tenerne all'oscuro l'opinione pubblica.

Sono i «gravi limiti dei sistemi di mercato» cui accenna un raro economista critico, qual è il premio Nobel Amartya Sen[7], nel denunciare che dai manuali universitari sono scomparsi i richiami ai fallimenti del mercato: «Oggi è normale partire dall'ipotesi che nel meccanismo di mercato sia onnipresente la virtù, al punto che non sembra importante fare ulteriori precisazioni. (...) Il bisogno di un esame critico dei preconcetti e degli atteggiamenti politico-economici correnti non è mai stato piú impellente di oggi; ed è sinceramente necessario analizzare in modo accurato e, secondo me, in parte anche respingere gli attuali pregiudizi favorevoli al puro meccanismo di mercato».

Per riavvicinarci al tema di questo libro, possiamo osservare che il sistema dei trasporti rappresenta uno dei terreni sui quali si dispiega l'operazione di trasferimento sommerso di costi d'impresa sulla collettività. Se a un'azienda conviene utilizzare un Tir per trasportare latte dal nord della Germania alla Grecia, è perché il sistema delle contabilità pubbliche non contempla i costi sociali generati dalle colonne di bisonti della strada che attraversano l'Europa (tralascio qui un ragionamento sulla follia di un'economia in cui a Salonicco si beve il latte delle mucche di Brema).

Questi costi sociali si manifestano in termini di malattie e morti evitabili, deterioramento e depredamento di risorse naturali, redistribuzione secondaria del reddito reale determinata dagli interventi e dalle misure che singoli, gruppi sociali differenti e la collettività tutta devono mettere in atto per difendersi dai danni.

Non stupirà se tra i Paesi nei quali la cultura del

7 Amartya Sen, *Lo sviluppo è libertà,* Mondadori, 2000.

trasporto privato a motore incontra le principali resistenze, anche istituzionali, vi sono le tradizionali socialdemocrazie scandinave. Qui, non a caso, gli automezzi privati sono generalemente sottoposti a una forte pressione fiscale e l'alternativa del trasporto pubblico si integra, a dispetto delle condizioni climatiche, con una rete ciclabile efficiente e diffusa. La questione dei costi sociali inerenti al settore dei trasporti, dunque, era ben presente al legislatore socialdemocratico già in epoche che ignoravano la vera portata dell'attuale crisi ecologica e dei danni che ne conseguono. D'altra parte, si tratta di società forse più refrattarie di altre al pensiero unico per cui muoversi, lavorare, vivere deve essere una guerra sanguinosa di tutti contro tutti nella quale, tolti di mezzo i legami solidaristici a suon di ampollose celebrazioni liberiste, vincono naturalmente i piú forti, i piú agiati.

Indagini allarmanti

Negli anni recenti la disponibilità di dati empirici sui danni da traffico (malattie da inquinamento atmosferico e acustico, incidenti eccetera) è cresciuta di pari passo con l'emergenza. A titolo esemplificativo segnalo un paio di indagini particolarmente significative che riguardano la situazione italiana.

Secondo un rapporto diffuso dall'Agenzia nazionale per l'ambiente[8], l'inquinamento delle città italiane fa almeno 3500 vittime all'anno e la causa principale sono le automobili e le loro emissioni velenose. Gli italiani che vivono ad alto rischio smog sarebbero almeno nove milioni - quelli delle otto grandi città oggetto dell'indagine - e il principale elemento aggressivo per la salute sono le polveri sottili, pm10, ritenute responsabili ogni anno di 3.500 decessi, 1.900 ricoveri per disturbi respiratori, 2.700 ricoveri per problemi cardiovascolari, 31.500 attacchi di bronchite acuta e 30 mila crisi d'asma nei bambini. Si è appurato che almeno il 4,7% delle morti nelle persone oltre i 30 anni e il 28,6% di tutte le bronchiti acute nei bambini sono causate dalle polveri: nelle otto città studiate i livelli dell'inquinamento da pm10 supera di gran lunga i 40 microgrammi al metro cubo, considerata la soglia di attenzione. Messa peggio è Torino con 53,8 mg/mc, seguono Napoli con 52,1 mg/mc, Roma e Bologna (51,2 mg/mc), Milano (47,4 mg/mc), Firenze (46,5 mg/mc), Genova (46,1 mg/mc), Palermo (44,4 mg/mc).

La stessa Organizzazione mondiale della sanità (Oms) ha spiegato che il rapporto mostra solo le situazioni piú allarmanti ma ne mancano molte altre gravi.

8 Realizzato nel 2002 in collaborazione con il Centro europeo salute e ambiente e l'Organizzazione mondiale della sanità.

E una conferma a posteriori di questa indicazione viene anche dal quadro sconfortante che si è registrato nell'inverno 2003-2004, con ripetuti allarmi e interventi, scarsamente incisivi, di parziale limitazione del traffico che hanno riguardato anche cittadine medio-piccole.

L'Oms osserva che una riduzione dell'inquinamento da polveri avrebbe effetti immediatamente quantificabili in un calo delle morti di esseri umani: meno 2000 vittime rispettando la soglia suddetta, meno 3500 abbassandola a 30 mg/mc, meno 5500 riducendola a 20 mg/mc. Lo studio indica che alle automobili si deve il 60% delle emissioni di ossido d'azoto e di composti organici volatili e di oltre il 90% delle emissioni di monossido di carbonio. Quanto al benzene, il 75% delle emissioni è dovuto al trasporto su gomma.

Sul fronte dei costi sociali di tipo economico, secondo la Oms si può parlare, tra l'altro, di oltre 2,7 milioni di ore di lavoro perse ogni anno per disturbi respiratori, oltre il 14,3% del totale. Questo senza considerare l'insieme degli altri costi a carico della collettività, a cominciare dalle spese sanitarie.

Interessanti e molto dettagliati anche i *Rapporti sui costi sociali del trasporto in Italia*[9] (il quarto è uscito nel 2003), realizzati con estrema perizia dagli Amici della Terra in collaborazione con le Ferrovie dello Stato. Impressionanti i dati su mortalità e morbilità riconducibili al sistema dei trasporti, ma anche le cifre relative ai costi che la collettività deve sostenere per affrontare i danni alle persone e all'ambiente.

Ho avuto modo di leggere il rapporto degli Amici della Terra *I costi ambientali e sociali del trasporto in Italia: produzione, esercizio e smaltimento dei veicoli* riferito al 1997, che tra l'altro analizza gli effetti delle varie fasi del ciclo di vita dei mezzi su strada, rotaia e aereo in Italia e dimostra che il sistema di mobilità è sempre piú insostenibile: ogni anno, l'uso dell'auto

9 Per i dati aggiornati si veda il sito Web *www.amicidellaterra.it/*.

determina pesanti danni da inquinamento atmosferico (oltre 15.000 morti), effetto serra (circa 117 milioni di tonnellate di Co2 immesse in atmosfera), incidenti (quasi 8.000 morti), congestione (tre miliardi di ore perse, di cui oltre due in ambito urbano) e rumore.

La produzione dei mezzi di trasporto, osservano ancora i curatori dello studio, pesa in maniera inefficiente e irrazionale su risorse preziose per lo sviluppo (minerali di base necessari per fare l'acciaio e l'alluminio; idrocarburi e altri combustibili fossili fondamentali per realizzare le materie plastiche, prodotti energetici consumati nei processi produttivi, acqua eccetera); lo smaltimento produce 1.700.000 tonnellate di rifiuti.

Secondo lo studio, nel 1997, i danni ambientali e sociali provocati dai trasporti sono stati di circa 220.000 miliardi di lire, quasi 4 milioni di lire per abitante. Di questi, circa 209.000 miliardi di lire sono attribuibili ai mezzi su strada (113.000 miliardi alle autovetture, 17.000 alle due ruote, la parte restante va imputata principalmente al trasporto delle merci).

La causa primaria dei pesanti costi ambientali e sociali (detti anche costi esterni o esternalità) del sistema dei trasporti risiede, osservano gli estensori del rapporto, «nell'eccessivo ricorso alla forma privatistica d'uso dei veicoli, che si accompagna a una scarsa diffusione dei servizi di trasporto basati su veicoli a uso collettivo, durevoli e intensamente utilizzati».

I dati piú recenti, diffusi nel quarto *Rapporto* e riguardanti il 1999, indicano costi scaricati sulla collettività per oltre 100 mila milioni di euro l'anno, di cui quasi il 95% dovuti al trasporto stradale. Per ogni chilometro percorso da un passeggero, i costi esterni della produzione, dell'esercizio e dello smaltimento dell'autovettura privata erano di 8,11 centesimi di euro, piú che doppi di quelli dell'aereo (4,02) e notevolmente superiori a quelli del treno (stimati per il 1999 in 3,62 centesimi corretti a 2,02 con le stime Infras sul rumore che riequilibrano la sovrastima cui la rotaia finora era

esposta dalle modalità di calcolo di questo indicatore).

La costruzione di una singola autovettura comporta l'uso di circa 1,2 tonnellate di materiali (di cui circa 685 chili di acciaio, 117 di ghisa, 43 di alluminio, 8 di rame, 49 di vetro, 105 di plastica, 35 di gomma, 57 di vernici, piu altri 70 chili tra batteria, pneumatici e liquidi vari); il prelievo di 103 metri cubi di acqua; l'emissione in atmosfera di piu di 4 tonnellate di Co2; la produzione di 190 chilogrammi di rifiuti non riciclati.

Si legge nel terzo *Rapporto*: «Se si tiene conto che in Italia circolano quasi 31 milioni di automobili, è possibile avere un'idea degli impatti ambientali della fase di produzione. A ciò va aggiunto che il peso medio delle autovetture di nuova produzione, anziché diminuire, sta aumentando (le auto vendute nel 1997 pesano in media 991 chili, il 16% in piu rispetto a quelle rottamate nello stesso anno): ciò va a detrimento delle opportunità di riduzione dei consumi di carburante offerte dai nuovi motori e materiali, ed è causa di un ulteriore aumento dei danni ambientali della produzione e della quantità di risorse scarse prelevate dall'ambiente».

L'indagine degli Amici della Terra e delle Fs si occupa minuziosamente anche della fase di esercizio dei veicoli e sottolinea che la ridotta implementazione di un sistema efficiente di trasporto collettivo ha portato a un abnorme sviluppo di quello privato: «Su 862,8 miliardi di chilometri percorsi dai passeggeri nel 1997, in Italia, ben 618,5 miliardi erano su autovetture (71%), 89,1 su autobus (10%), 57,6 su rotaia (7%), 49,2 su aereo (6%), 48,4 su moto e ciclomotori (6%). Nel 1997, per la mobilità su strada (passeggeri e merci) sono stati consumati carburanti per 35,8 milioni di tonnellate equivalenti di petrolio, circa 295.000 tonnellate di pneumatici di ricambio, 283.000 tonnellate di olii lubrificanti, 113.000 tonnellate di batterie di ricambio».

Lo studio, nel dimostrare la convenienza della mobilità su rotaia, ricorda che l'uso dell'auto privata determina inoltre enormi perdite di tempo per conge-

stione stradale: nelle grandi città italiane, sempre nel 1997, sono state di 177 ore per abitante.

Critico anche il passaggio dalla vettura alla moto o motorino, mezzi che, secondo il *Rapporto,* comportano costi esterni specifici addirittura doppi rispetto alle autovetture. Commentano i curatori della ricerca: «Questo circolo vizioso, uno dei tanti innescati dalle distorsioni dell'attuale sistema dei trasporti, non solo determina un aumento vertiginoso degli incidenti stradali in ambito urbano, ma è anche socialmente inefficiente».

Vanno messi inconto, poi, anche i costi ambientali dello smaltimento, che sono "ammortizzati" in relazione ai volumi di traffico sviluppati nell'arco della vita del veicolo, dunque, si osserva, «la valutazione dei costi esterni in questa fase porta a risultati analoghi a quelli della fase di produzione, completamente a favore del trasporto collettivo: il chilometro percorso da un passeggero con un'autovettura comporta costi ambientali dello smaltimento diciotto volte maggiori di quelli di un autobus e trenta volte maggiori di quelli del treno».

Il *Rapporto* rileva che nel 1997 sono state rottamate circa 2 milioni di autovetture. Si stima che esse abbiano prodotto oltre 1.700.000 tonnellate di rifiuti. Di questi l'80% è stato riciclato, lo 0,8% è stato termovalorizzato, ma ben 306.000 tonnellate sono finite in discarica per rifiuti speciali, 382 tonnellate in discarica per rifiuti pericolosi e 13.487 tonnellate abbandonate nell'ambiente, «determinando in questo modo pesanti impatti nei suoli e nelle acque, oltre che estetici e paesaggistici».

Questo studio, oltre ad analizzare i costi esterni del ciclo di vita dei vari mezzi di trasporto, effettua una valutazione della sostenibilità ambientale del sistema trasporti attraverso l'efficienza d'uso dei materiali impiegati nei veicoli. Lo stesso quantitativo di materiale, infatti, sviluppa maggiori o minori volumi di traffico in relazione al veicolo in cui è impiegato. Per esempio, «una tonnellata di materiale utilizzata per costruire

un'autovettura (che ha una durata media di circa 14 anni, trasporta mediamente meno di due persone e percorre pochi chilometri l'anno) servirà a trasportare una persona per 290.000 chilometri. Se la stessa quantità di materiale viene utilizzata per costruire un treno, essa consentira di trasportare un passeggero per 3,7 milioni di chilometri, cioè con fattore di efficienza 12 volte maggiore.

L'analisi del 1997 stima che durante il ciclo di vita (circa 14 anni) una sola autovettura produca danni ambientali e sociali i cui costi collettivi sono così ripartiti: 1,1 milioni in fase di produzione; 36,3 milioni di costi esterni diretti dell'esercizio (incidenti, inquinamento atmosferico, effetto serra, congestione e rumore); 2,9 milioni di costi esterni indiretti dell'esercizio (costi ambientali della produzione di carburanti, batterie, olii, pneumatici e dello smaltimento degli ultimi tre); 0,5 milioni in fase di smaltimento del veicolo. Totale: 40,9 milioni di lire, 2,8 milioni l'anno, 7.500 lire al giorno, 300 lire l'ora. A questo, naturalmente, vanno aggiunti i costi affrontati da ogni singolo proprietario di un mezzo a motore per acquistarlo, utilizzarlo e mantenerlo.

La spesa enorme che le famiglie italiane sono disposte a sostenere per muoversi in automobile dimostra che nell'ambito della mobilità sono disponibili risorse finanziarie potenziali sufficienti a rifondare l'intero sistema secondo criteri di maggiore efficienza, sostenibilità ecologica, economicità.

Il *Rapporto* degli Amici della Terra e delle Ferrovie dello Stato mette a nudo, infatti, la necessità e la convenienza economica di una politica dei trasporti di lungo periodo, «capace di valutare, con dovuto anticipo, non solo la domanda e l'offerta, ma anche gli impatti ambientali e i costi esterni delle varie modalità, in maniera da evitare i circoli viziosi tipici (ad esempio uso dell'auto, congestione, costruzione di nuove strade, crescita dell'uso dell'automobile, nuova saturazione)». Ciò consentirebbe di pianificare in modo razionale e

integrato gli investimenti e le misure di regolazione e promozione necessarie per massimizzare l'efficienza e la compatibilità ambientale del sistema dei trasporti.

Secondo gli estensori del *Terzo Rapporto*, gli indirizzi strategici da perseguire dovrebbero essere essenzialmente i seguenti: «1. Graduale riconversione dell'attuale sistema di mobilità, fondato sulla proprietà dei veicoli da parte dell'utenza, a favore di un sistema del trasporto passeggeri basato sulla domanda e offerta del servizio di mobilità. Abbiamo dimostrato che per i servizi di trasporto del futuro esiste un mercato potenziale enorme, a patto che l'offerta sappia assicurare, con la necessaria creatività e capacità innovativa, livelli di qualità del servizio almeno pari, se non migliori di quelli attualmente offerti dal veicolo di proprietà. Con una disponibilità di spesa pari a otto milioni l'anno per veicolo privato, crediamo che oggi questo sia possibile; 2. Potenziamento dell'iniziativa politica e programmatoria sui progetti strategici che richiedono molti anni per essere realizzati. Occorre pensare oggi agli interventi infrastrutturali necessari per assicurare una mobilità efficiente domani».

Va rilevato che il parco circolante in Italia si aggira sui 40 milioni di mezzi, considerando oltre alle auto passeggeri i 3 milioni e 250 mila veicoli commerciali e i quasi 5 milioni tra motocicli e ciclomotori (fonte Anpa, 2000). E a dispetto degli impegni e degli appelli sulla limitazione del traffico, il numero delle vetture sulle strade italiane cresce (+2% nel triennio 1995-98, secondo dati diffusi da Legambiente) e il tasso di motorizzazione nazionale raggiunge ormai una media di 54 auto ogni cento abitanti, che sale a 61 nei capoluoghi di provincia, ormai soffocati dal traffico. Dal 1982 al 1994, in ambiente urbano e metropolitano, la mobilità su autovetture è passata dal 26% dei trasporti totali del 1982 al 36% nel 1994[10]. Una tendenza negativa che prosegue.

10 Legambiente, *Ecosistema urbano 2000*, www.legambiente.it.

Esperienze nel mondo

Se in Italia la bicicletta è relegata ai margini delle asfittiche discussioni pubbliche sul nodo dei trasporti, in altri Paesi, per fortuna, le cose stanno diversamente. In questo capitolo riporterò alcune voci che ho raccolto in giro per l'Europa e, in particolare, gli appunti che presi alla conferenza internazionale tenutasi anni fa a Trondheim, in Norvegia, *Velo Borealis 1998.*

Cullata dalle colline, Trondheim, terza città della Norvegia e importante centro universitario, ha scelto anche a livello istituzionale di diventare *la città della bicicletta*, a dispetto della posizione geografica (500 chilometri a nord di Oslo) e del clima rigido. Così la già soddisfacente rete di piste ciclabili è stata migliorata sia nei percorsi urbani sia nei collegamenti di lunga percorrenza con le cittadine vicine e allo stesso tempo è stata perfezionata anche la segnaletica per le biciclette, che è abbastanza buona in tutta la Norvegia: insomma, un quadro di certo migliorabile, ma un altro pianeta rispetto ai ritardi della situazione italiana.

Nel nostro Paese una legge nazionale varata solo nel 1998 detta le «norme per il finanziamento della mobilità ciclistica», ma i fondi relativi scarseggiano, per usare un eufemismo. E solo il 13% degli oltre 26 milioni di lavoratori e studenti pendolari usa negli spostamenti quotidiani, anche all'interno dello stesso territorio comunale, mezzi diversi dall'automobile[11].

11 Secondo dati Istat sulla mobilità derivanti dalla elaborazione dei risultati dell'ultimo *Censimento* e diffusi il 21 aprile 2004.

Norvegia, ciclopiste dal 1936

Della situazione in Norvegia e del ruolo della bicicletta nella strategia nazionale dei trasporti ha parlato Kjell Bjørvig, direttore dell'Ente statale delle strade.

Ecco come ha riassunto il processo che ha condotto all'incoraggiante livello attuale: «Lo sviluppo di arterie viarie separate per i ciclisti ha una lunga storia in Norvegia. La Direzione generale delle strade pubbliche stabilì già nel 1936 la necessità di una pianificazione della rete di piste ciclabili. Sessant'anni dopo il governo centrale ha assunto la piena responsabilità della progettazione e del mantenimento delle piste ciclabili lungo le strade statali. Oggi, la bicicletta viene vista come importante mezzo di trasporto sia nelle aree urbane sia lungo le strade interurbane».

Dall'Olanda, un altro esponente di organismi governativi, illustra i risultati e le prospettive del *Piano nazionale della bicicletta*, titolo che di per sé, nel Paese di Coppi e Bartali, suona probabilmente alquanto stravagante in ambito burocratico ed è proprio questo il grande limite, il grave ritardo italiano.

Olanda, un piano generale

Ton Welleman, funzionario del ministero dei trasporti olandese, spiega: «Nel periodo 1990-1997 è stato applicato un *Piano generale per la bicicletta* allo scopo di incrementare le possibilità di impiego del mezzo di trasporto nel territorio olandese. Una fase ha riguardato la ricerca, le interviste rilasciate all'interno e all'estero, la preparazione e distribuzione di materiale informativo, le conferenze, i contatti con le autorità locali e i vari gruppi di interesse. Questa attività è costata al governo, cioè al ministero dei trasporti, l'impiego di 40 persone e una spesa pari a circa 120 milioni di corone norvegesi [piú o meno 13 milioni di euro, nda], una uscita di poco superiore si è aggiunta sotto forma di

contributi agli enti locali per il miglioramento delle infrastrutture riguardanti il traffico ciclistico.

«Ma si può dire che dopo sette anni effettivamente siamo riusciti a incidere anche nel cambiamento di prospettiva delle politiche di organizzazione dei trasporti ai vari livelli amministrativi, imprese di trasporto pubblico, altri attori economici e gruppi di interesse? Fondamentalmente, sì. L'esistenza di una politica del trasporto ciclistico a livello ministeriale ha portato in primo piano il tema bicicletta in molte altre agenzie.

«L'aspetto piú evidente è l'aumento delle attività correlate da parte delle autorità locali. E questo è confortante, considerato che una buona politica del trasporto ciclistico dipende soprattutto dagli interventi a livello amministrativo locale. Il lavoro svolto con il piano nazionale della bicicletta sembra aver risposto, comunque, a una richiesta che viene non solo dagli enti locali ma anche da altri soggetti, come le compagnie di trasporto pubblico e l'imprenditoria.

«Ora abbiamo gli obiettivi riferiti al 2010:

1) *Uso della bici*. Incremento del 30% dei chilometri fatti in bicicletta rispetto al 1986 (dopo un aumento del 30% negli anni '80, l'uso della bici si è stabilizzato). Ora riteniamo che ci siano le potenzialità per un allargamento del ruolo della bici, soprattutto in sostituzione dei piccoli spostamenti in auto (abbiamo rilevato che l'impiego della due ruote nel 70% dei casi riguarda tragitti non oltre i 7,5 chilometri);

2) *Sicurezza sulla bici*. L'obiettivo è dimezzare gli incidenti stradali in generale nel 2010 rispetto al 1986. Finora, per quanto riguarda i ciclisti, i miglioramenti sono stati evidenti e l'obiettivo intermedio del 1995 è stato superato, con un calo del 27% (obiettivo 10%) degli incidenti che richiedono il ricovero in ospedale rispetto al 1986. Tuttavia, non essendo compresi i ricorsi al pronto soccorso per sole medicazioni, il numero virtuale degli "ospedalizzati" non si discosta granché dai dati dell'86. Però gli effetti sono evidenti nel calo

degli incidenti gravi (normalmente quelli fra bici e auto), mentre non migliora l'incidenza di sinistri leggeri, normalmente cadute che non coinvolgono altri mezzi.

«Il nostro impegno continua», conclude l'esperto venuto da Amsterdam, «e ci auguriamo che il tema del trasporto in bicicletta diventi piú significativo anche nell'agenda dell'Unione europea».

L'Olanda, dunque, si è data obiettivi molto concreti e un piano di verifica costante che poggia su una serie di risultati già raggiunti.

Finlandia, la bici raddoppia

Anche la Finlandia ragiona in termini molto precisi e intende nel giro di vent'anni raddoppiare l'uso della bicicletta. Anneli Tanttu è ingegnere capo al ministero dei trasporti e delle comunicazioni di Helsinki.

Ha illustrato il piano strategico nazionale finlandese che prevede un raddoppio dei chilometri percorsi in bicicletta dalla popolazione entro il 2005 rispetto ai livelli del 1986. Nel 2005 gli spostamenti in bicicletta dovranno rappresentare il 25% del totale dei viaggi. Entro la fine del 2005 si prevede un dimezzamento del numero dei morti negli incidenti ciclistici. Il piano operativo si svolge mediante le seguenti azioni: migliorare la visibilità "politica" del mezzo di trasporto ciclistico dall'osservatorio degli amministratori istituzionali; ispirare una progettazione urbanistica che tenga conto della possibilità di rapidi spostamenti in bici; accrescere la qualità della rete di piste ciclabili nelle zone abitate; aumentare il grado di sicurezza per i ciclisti.

Danimarca, il piano di Copenaghen

In Danimarca si è ottenuto il risultato di aumentare il numero di biciclette che circolano per le strade, anche nella capitale Copenaghen.

Lo spiega Niels Jensen, coordinatore alla sezione

strade del Comune nella capitale: «Copenaghen è nota per le buone condizioni della rete ciclabile, ma questo non vale per il centro della città. Perciò si è deciso di dedicare attenzione allo sviluppo di nuove opportunità di spostamento in sicurezza per chi va in bici nel centro della città. Si è stabilito di migliorare qualità e quantità delle piste esistenti e di consentire alle bici, fra l'altro, di percorrere i sensi unici in entrambe le direzioni. Sono aumentati anche i parcheggi per le bici in centro e ai terminali delle ferrovie regionali e degli autobus».

Australia, bicicletta e salute

Harry Owen è medico e professore alla Flinders University of South Australia.

Così spiega gli effetti della bici sulla salute: «Il beneficio economico dell'attività fisica costante è confermato in un rapporto scientifico datato 1993 del governo australiano. Vi si quantificano i molteplici benefici dell'attività fisica regolare e i costi degli infortuni e delle morti. Non riusciremo mai a spingere il 40% della popolazione a fare sport attivo, però potremmo, come avviene in Olanda, consentirle di camminare o di andare in bicicletta nei suoi spostamenti quotidiani. Ciò si tramuterebbe in un risparmio netto di spesa pubblica pari a due miliardi e mezzo di dollari australiani, cioè il 10% dell'intero bilancio della sanità!

«Anche il rischio di infortuni ciclistici ovviamente va considerato. Ma essere un automobilista sedentario è senza dubbio piú mortalmente rischioso che andare in bici. Gli stessi effetti collaterali dei farmaci usati per curare le conseguenze psichiche dell'inattività fisica sono a loro volta fra le cause maggiori di malattia, ospedalizzazione e morte. Possiamo agire per evitare che le malattie cardiocircolatorie e gli incidenti automobilistici aumentino la loro incidenza come killer nel futuro.

«Le nostre città dovrebbero essere pensate attorno al concetto di trasporto fisicamente attivo».

Gran Bretagna, Bike for Life

Dalla Gran Bretagna si segnala il progetto *Bike for Life*, a Bristol, il cui coordinatore, Adrian Davis, ha partecipato alla conferenza norvegese: «In questa relazione esamino alcuni dei principali vantaggi fisiologici e psicologici comportati dall'uso della bicicletta. Non dico soltanto che la bicicletta è un modo unico di mantenersi in buona forma fisica: questo ormai si sa. Un argomento rilevante in favore della bicicletta riguarda l'efficienza, in termini di tempo, garantita dal suo impiego: un aspetto non secondario visto il moderno stile di vita sempre a corto di tempo. Insomma, con la bici si guadagna tempo negli spostamenti e insieme si fa un favore al proprio corpo. Ciò significa che i responsabili della pianificazione dei trasporti e quelli della prevenzione sanitaria dovrebbero cooperare e lavorare insieme per favorire l'uso della bicicletta.

«Dal punto di vista fisico, i miglioramenti principali, naturalmente non gli unici, cui mi riferisco riguardano i distrubi cardiaci coronarici, l'infarto, il benessere psicologico. Altri aspetti concernono il mantenimento della flessibilità muscolare, la riduzione del rischio di cancro al colon, il contenimento del peso.

«A proposito dei disturbi coronarici, uno studio su 9 mila cittadini, di età fra i 45 e i 64 anni, ci indica che i soggetti che vanno in bici almeno un'ora la settimana per recarsi al lavoro hanno registrato meno della metà di malattie coronariche non mortali rispetto a quelli che non hanno fatto attività fisica nei nove anni in cui si è svolta l'indagine. Lo studio rivela che ogni tipo di attività ciclistica abituale nella persona di età media può portare benefici. Un altro esame sul cuore dei ciclisti e dei non ciclisti dimostra che i primi riducono o rinviano l'insorgere di problemi cardiovascolari».

Sugli effetti della bicicletta sulla salute si sofferma pure Andrew Pearce, ingegnere alla Allott Transportation di Birmingham: «La ricerca condotta dalla

Allott per conto del governo britannico aveva l'obiettivo di misurare i vantaggi sociali e sanitari in una persona che passa all'uso della bicicletta. Circa cento volontari che non svolgevano attività fisica in precedenza sono stati invitati a cominciare ad andare in bici con un'intensità moderata, in un periodo di quattro mesi. Sono stati tenuti sotto controllo dal punto di vista delle attività corporee e hanno compilato un questionario prima e dopo l'esperimento.

«Abbiamo rilevato significativi progressi nella condizione fisica generale, così come un cambiamento nel rapporto con la bicicletta. Abbiamo anche registrato una relazione diretta fra la quantità di chilometri percorsi e il miglioramento della condizione fisica. Gran parte dell'incremento delle capacità aerobiche si è registrato nelle prime sei-otto settimane in cui è comparso il risultato del cambiamento di stile di vita. I segnali, in proposito, sono stati piú evidenti per chi ha percorso 19 miglia o piú alla settimana».

Waaler: il corpo umano è fatto per muoversi

Interessanti le parole che ha pronunciato Hans Th. Waaler, professore all'ospedale Centrale dell'Akershus, Norvegia. Il suo esordio è eloquente: «Il corpo umano è fatto per essere utilizzato. In decine di migliaia di anni di evoluzione, l'essere umano è stato costretto all'attività fisica per sopravvivere. Il piú veloce, il piú resistente, il piú forte, quello che usava il corpo nella maniera piú efficace sopravviveva e consentiva ai posteri di ereditare le qualità migliori. Lo sviluppo fisico e mentale avveniva contemporaneamente: i due processi erano fra loro dipendenti».

Per Waaler , insomma, non ci sono dubbi: «L'attività fisica era diventata un bisogno biologico». Ma l'ultimo secolo di storia umana ha modificato radicalmente questo equilibrio: «Oggi il lavoro richiede sempre meno impegno fisico, ma le caratteristiche del corpo umano

non si sono trasformate altrettanto rapidamente. Il corpo viene ancora creato per essere utilizzato. Siamo a un paradosso: l'uomo capace mentalmente e fisicamente cerca di svolgere tutto il lavoro manuale necessario utilizzando meno energia possibile, nonostante il corpo abbia bisogno di attività. L'efficienza dell'essere umano una volta era una condizione per sopravvivere. Oggi la si è esasperata a tal punto da condurre all'inattività e alla malattia. L'efficienza, dunque, è diventata inefficiente e pericolosa».

Fare retromarcia, quindi? Non è questo l'auspicio dello studioso norvegese: «Nessuno desidera tornare ai tempi in cui la fatica fisica era una necessità economica. Ma c'è una maggiore consapevolezza della necessità di contrastare con un'accresciuta attività fisica gli effetti indesiderati dello sviluppo».

Come altri studiosi, Waaler rileva che oggi è fuori di dubbio che l'attività fisica migliora la salute umana. Innanzitutto, l'attività fisica regolare migliora la qualità della vita quotidiana anche per gli effetti che ha sulla psiche. Inoltre, l'esperto ricorda che numerose ricerche svolte in diversi Paesi, indicano che molti individui «svolgono attività fisica con modalità che hanno effetti positivi sul cuore, sui polmoni, sui muscoli, sulle cartilagini». In particolare, osserva Waaler, l'attività fisica «riduce le malattie cardiovascolari e alcune forme di cancro (prostata, intestino); migliora la salute mentale; allunga la vita e gli anni da vivere bene». Un altro dato considerato ormai acquisito è che l'apprendimento di uno stile di vita orientato alla valorizzazione delle attività psicomotorie nell'infanzia, previene i rischi nei periodi successivi della vita. Ma, oggi, fin da bambini si rischia di passare gran parte della giornata davanti alla televisione o a un computer. E si mangia molto. Tanto che l'attività fisica serve anche a «compensare l'assunzione di calorie in eccesso».

Waaler non dimentica, tuttavia, che l'attività fisica e in particolare l'amata bicicletta ha una faccia della

medaglia non altrettanto sorridente: il pericolo di incidenti. Tuttavia, sottolinea che i benefici di lunga durata derivanti dall'attività fisica sono di gran lunga prevalenti sui rischi. «È grave cadere in bicicletta e rompersi una gamba. Ma il danno è temporaneo. Ben piú grave è la progressiva distruzione del cuore, dei muscoli e dei polmoni che deriva dall'inattività».

Sul fronte degli incidenti, si osserva, analizzando i dati norvegesi, che per i ciclisti si parla normalmente di danni reversibili. Fanno eccezione le lesioni alla testa, che spesso possono essere molto gravi, come sottolinea Waaler il quale, tuttavia, mette l'accento sui risultati incoraggianti che vengono dall'utilizzo del casco. Il riferimento specifico è a un'indagine del 1996: «Vi si rileva che l'uso dell'elmetto diminuisce del 20-30 per cento le lesioni gravi alla testa e al cervello».

In ogni caso, secondo l'esperto, gli incidenti, contro i quali ovviamente va fatto tutto il possibile, saranno un rischio che in qualche misura persisterà sempre, ma che certo non può frenare l'uso della bici: «Ricerche americane rilevano che l'alcol ha un ruolo significativo negli incidenti gravi. La guida in stato di ebbrezza è altrettanto pericolosa in bici come in auto. Un'interessante indagine svedese indica che i ciclisti che usano il casco sono in generale anche i piú disciplinati nel traffico. Sfrecciare in discesa dà emozione e divertimento. Lo viviamo come un rischio buono. Al contrario, è stupido andare in bicicletta senza il casco o con copertoni usurati che possono sgonfiarsi in un momento critico. Ritengo che sia importante la distinzione tra un rischio buono e uno stupido».

Polveri sottili: il piano di Trondheim

La città norvegese lanciò nel 1989 un programma sulla mobilità con alcuni obiettivi da raggiungere progressivamente nei 15 anni successivi. Svenn T. Pedersen, coordinatore del progetto per l'Ente statale delle

strade, spiega che si prevedeva:

1) una rete automobilistica principale;

2) una rete ciclistica e pedonale primaria e un programma di sicurezza nel traffico;

3) una rete principale di trasporto pubblico;

4) riabilitazione ambientale del centro storico.

Il costo dell'intero progetto è 2100 milioni di corone norvegesi, il 22% delle quali destinate a opere non riguardanti la viabilità a motore. Il finanziamento arriva per il 40% da fondi nazionali e per il 60% dagli introiti comunali derivanti dal sistema di accesso a pagamento per le auto nell'area metropolitana. Il 90% delle vetture che attraversano il casello utilizza il telepass e il pagamento (circa 1,2 euro a passaggio nel 2004) avviene automaticamente senza creare rallentamenti.

Con la nuova rete stradale viene eliminato il traffico di attraversamento nel centro cittadino e nelle zone residenziali: «Questo – spiega Pedersen – riduce sostanzialmente gli incidenti, il rumore e l'inquinamento. La rete di piste ciclabili e pedonali dà maggiore sicurezza e insieme spinge un numero crescente di persone a non usare l'automobile. I viaggi in bicicletta per andare al lavoro e nel tempo libero sono aumentati notevolmente. Nel periodo 1990-1995 gli utilizzatori della bici per andare al lavoro sono raddoppiati: dal 13 al 27 per cento del totale». Sì, avete letto bene: il 27 per cento: fate un po' i conti nel vostro posto di lavoro, guardatevi attorno: quanti ci arrivano in bicicletta?

Quanto al trasporto pubblico, nelle vie principali da e per la città taxi e bus hanno la priorità mediante corsie privilegiate o nella segnaletica. Un segnale radio consente, inoltre, agli autobus che sopraggiungono di comunicare con i semafori per ottenere il via libera.

Svezia, obiettivo zero morti

Il progetto svedese *Visione Zero* che riguarda la contrazione dei danni da incidente stradale è stata illu-

strata da Barbro Winstrand, dell'Amministrazione nazionale delle strade.

L'esperta di Stoccolma spiega che le direttive del Parlamento puntano all'azzeramento dei morti e dei feriti gravi nel traffico. Il sistema viario dev'essere progettato e adeguato a questa premessa, così come va favorito un comportamento prudente dei ciclisti.

«Gli incidenti», spiega, «possono sempre accadere nel traffico, ma è essenziale creare un sistema di trasporto su strada nel quale l'errore umano non possa causare la morte o l'invalidità delle persone. Il danno cui una persone è esposta nel caso di incidente è un prodotto del rischio di sinistro e delle sue conseguenze. Con *Visione Zero* l'intenzione primaria è porre l'accento sul danno e sui provvedimenti amministrativi che ne consentono la prevenzione.

«Ogni ciclista ha la responsabilità di tenere il mezzo in buone condizioni, di utilizzare i dispositivi prescritti, di usufruire delle ciclopiste e di rispettare le regole. In coerenza con tutto ciò, il ciclista ha il diritto di ottenere un ambiente sicuro nel quale muoversi. In Svezia il numero dei ciclisti che finiscono all'ospedale per lesioni riportate nel traffico è doppio rispetto a tutti gli altri utenti della strada. Considerando che gli utilizzatori della bicicletta sono in grande aumento, un numero crescente di persone è destinato a morire o a rimanere seriamente ferite nel traffico.

«Per una presenza sicura dei ciclisti nel traffico abbiamo individuato i seguenti requisiti minimi:

1) i ciclisti non possono condividere la stessa strada con automobili che viaggiano a piú di 30 km orari;

2) la manutenzione delle ciclopiste dev'essere garantita, con priorità nella rimozione della neve;

3) la progettazione delle ciclopiste deve seguire criteri di sicurezza, in particolare per quanto riguarda le intersezioni, i tunnel eccetera;

4) il ciclista deve usare l'attrezzatura protettiva.

Pedalare di piú vuol dire anche pedalare sicuri!».

Oslo: bici e auto, separazione obbligata

Un'analisi degli incidenti ciclistici negli anni 1992 e 1993 viene illustrata da Einvind Kvambe, ingegnere capo dell'Ente norvegese delle strade.

L'indagine riguarda Oslo, dove con l'aumento del traffico ciclistico si è registrato anche un incremento dei sinistri. Da qui la decisione di esaminarli per elaborare un piano di prevenzione.

I tre quarti degli incidenti denunciati avvengono in prossimita di incroci o di immissioni, i rimanenti su rettifili (va considerato che spesso i sinistri che hanno per protagonista solo il ciclista non vengono segnalati alle autorità). Una quota rilevante (35%) degli incidenti si è verificata in prossimità del marciapiede. In particolare, si è rilevato che andare in bicicletta sul marciapiede di sinistra – secondo la direzione di marcia – comporta un rischio sei volte superiore rispetto all'utilizzo del marciapiede opposto. La supposizione che siano di piú i ciclisti che scelgono quest'ultimo fa pensare che in realtà l'aumento del rischio per chi pedala contromano sia ancora maggiore. Anche indagini del 1997 confermano questi dati: ben 25 su 26 incidenti riguardavano ciclisti che percorrevano il marciapiede "contromano" e si sono scontrati con automobili in corrispondenza di incroci o immissioni.

«L'indagine svolta a Oslo», racconta Kvambe, «ci ha spinti a interrompere la costruzione di piste ciclabili basate sui marciapiedi. La divisione del marciapiede con una linea bianca tra pedoni e ciclisti è stata criticata dalla polizia e alla fine il governo ha convenuto. Così, dal 1997, tutta la segnaletica ciclistica sui marciapiedi è stata rimossa. Nella fase successiva si è passati alla separazione, con la progressiva realizzazione di corsie per soli ciclisti in entrambe le direzioni di marcia e in breve tempo si sono visti i primi risultati in termini di riduzione degli incidenti agli incroci.

«L'esperienza mostra che le corsie riservate sono

un'ottima soluzione, che migliora anche il comportamento dei ciclisti i quali non hanno dubbi nel scegliere quest'alternativa; certo, tanti anni di pedalate sui marciapiedi hanno lasciato traccia e ancora c'è chi va sulla ciclopista contromano.

«Sul comportamento dei ciclisti a Oslo il dibattito sui media è costante: molti ritengono che siano dei cafoni, ma pochi si chiedono perché eventualmente lo siano. Dopo anni di analisi abbiamo concluso che molta responsabilità dell'agire dei ciclisti ricade sulle autorità e su chi ha progettato la rete viaria. Molti ciclisti sono anche pedoni o automobilisti e in questi casi il loro comportamento stradale si trasforma. Ritengo che tutti i gruppi presenti nel traffico siano influenzati dal sistema viario che devono utilizzare.

«L'esperienza di Oslo indica che i ciclisti hanno dovuto adeguarsi in continuazione, passare dal marciapiede alla ciclopista, dal sentiero nel parco al percorso condiviso con i pedoni ad altre situazioni non definibili. Quando il quadro infrastrutturale non è chiaro, si crea confusione che si riflette negativamente sul comportamento di chi utilizza il sistema viario. Le autorità, dunque, hanno la responsabilità di creare piste ciclabili concettualmente logiche e semplici da utilizzare.

«Una delle cause generali degli incidenti tra biciclette e automobili deriva dal fatto che il ciclista nel traffico è piccolo e poco visibile. Le analisi svolte a Oslo mostrano che in gran parte la colpa, sul piano giuridico, è degli automobilisti. Nei casi in cui la vettura girava a sinistra, travolgendo la bicicletta proveniente dalla direzione opposta, 17 automobilisti su 20 hanno dichiarato di non aver visto il ciclista che sopraggiungeva. Ciò dimostra che molto spesso gli incidenti ciclistici sono una questione di visibilità e che per chi va in bicicletta nel traffico è importante farsi notare, tanto di giorno quanto di notte (mentre in molte campagne di sensibilizzazione si privilegia la guida notturna).

«Le piste ciclabili riservate alle biciclette, cioè non

condivise con i pedoni, migliorano la sicurezza, non solo perché separano i ciclisti dalle automobili, ma anche perché li rendono piú visibili riducendo i rischi di incidenti agli incroci. Ma per farsi notare di piú il ciclista dovrebbe utilizzare anche di giorno un giubbino fluorescente. In ogni caso, percorrere la pista ciclabile contromano espone a rischi di collisione con le auto che l'attraversano per immettersi sulla strada e che non si aspettano ciclisti provenienti anche da destra».

Incroci: il pericolo in agguato

Anche Henrik Værø, ingegnere danese esperto in traffico della Cowi A/S, nell'esporre i contenuti di un progetto governativo volto a trasferire sulla bicicletta – nell'arco di una dozzina d'anni - un terzo degli spostamenti sotto i tre chilometri, sottolinea che la separazione del traffico ciclistico da quello automobilistico e piú in generale la riduzione della velocità degli autoveicoli rappresentano un momento centrale della sicurezza per chi si muove a pedali.

Nel dettaglio, l'esperto danese menziona tra gli interventi sugggeriti: l'arretramento della linea di stop negli incroci semaforici; la segnalazione evidente della ciclopista attraverso l'incrocio con strade principali; l'indicazione e protezione fisica negli incroci senza semaforo; piú controlli delle forze dell'ordine sull'equipaggiamento di sicurezza della biciclette (freni, luci, catarifrangenti); campagne per l'uso del casco, per il rispetto della precedenza (rivolte sia ai ciclisti sia agli automobilisti) e contro la guida in stato di ebbrezza.

Svezia, nel corto raggio bicicletta regina

Di come incoraggiare gli spostamenti pedonali o ciclabili nel corto raggio e di come renderli sicuri si occupa anche il professore Christer Hydén dell'Istituto tecnologico di Lund (Svezia), che presenta il progetto

Walcyng. Si tratta di uno studio molto approfondito delle condizioni attuali e delle potenzialità di una trasformazione della modalità di trasporto nei percorsi inferiori ai 3-5 chilometri. «Sostituire l'automobile in questa categoria di viaggi significherebbe evitare circa la metà delle uscite registrate quotidianamente in molte città europee», osserva Hydén. Il progetto dà una serie di raccomandazioni, a cominciare dalla limitazione della velocità a 30 chilometri orari per i mezzi a motore sulle strade condivise con ciclisti e pedoni. Lo studio indica numerosi aspetti positivi (qui già menzionati) dell'uso del corpo umano per spostarsi, ma anche una serie di problematiche che vanno dalla mancanza di strumenti e servizi per il trasporto di bagagli pesanti alle barriere rappresentate da infrastrutture costruite senza pensare a chi si muove a piedi o in bici.

Pedoni e ciclisti in primo piano

Secondo Inger Marie Bernhoft, ingegnere e capo progetto del Consiglio danese di ricerca sulla sicurezza stradale, pedoni e ciclisti vanno considerati alla pari degli altri utilizzatori delle infrastrutture viarie; anzi, vanno privilegiati per il contributo che assicurano alla soluzione dei problemi ambientali. La ricercatrice sottolinea l'importanza di coinvolgere commercianti e lavoratori per la promozione dei mezzi di trasporto alternativi. Tra l'altro, vengono citate iniziative per incentivare l'uso della bicicletta per andare al lavoro e per favorire la collocazione dei centri commerciali a una distanza pedonale dalle zone residenziali.

Va tenuto conto che queste trasformazioni richiedono tempo, sopratutto nelle città in cui i cittadini non sono abituati a pedalare o a muoversi a piedi. In questi ultimi casi, può rivelarsi utile cominciare a far riprendere confidenza alla gente con il proprio corpo quale mezzo di trasporto «realizzando fuori dell'area urbana percorsi per il tempo libero». L'idea è che se la gente

riprende così confidenza con la bicicletta, sarà piú facile che poi lasci la macchina in garage anche quando deve affrontare gli spostamenti urbani.

Inger Marie Bernhoft osserva anche che se si migliorano le condizioni per i pedoni e per i ciclisti nella viabilità, questa categoria di persone potrebbe accentuare l'inclinazione a utilizzare i mezzi pubblici combinandoli con la bici o l'andare a piedi; dunque, anche questo settore richiede un ripensamento in un'area urbana che si converte al trasporto *pedociclabile*.

Tra i suggerimenti della studiosa danese figurano anche la polizia in bicicletta, quale strumento promozionale della due ruote a pedali, e la concessione temporanea agli automobilisti incalliti di una bici a noleggio gratuito e di abbonamenti ridotti ai mezzi collettivi, per favorire una salutare transizione ecologica.

La leva fiscale fa pedalare

Una delle ricette per incentivare l'uso della bicicletta è tassare di piú il traffico a motore, come spiega Howard N. Boyd, ingegnere alla Allott Transportation, Birmingham, Gran Bretagna: «Attraverso la tassazione si può arrivare a far pagare a chi usa i veicoli a motore il prezzo che effettivamente la società deve accollarsi per il traffico motorizzato. Affiancando detrazioni fiscali per chi va al lavoro regolarmente in bici, è possibile incrementare il trasporto alternativo e quindi la qualità della vita nelle zone urbane. Un'indagine sul sistema fiscale britannico ha evidenziato una serie di anomalie che determinano un incoraggiamento dell'automobile a spese di forme di trasporto piú desiderabili».

Convincere gli automobilisti: un'impresa

Dalla verde Danimarca solcata dalle piste ciclabili vengono anche Harry Lahmann e Ancker Lohmann-Hansen, entrambi ingegneri e ricercatori all'Università

di Aalborg. I quali si chiedono se alla fine poi funzioni il metodo «della carota» per spostare la gente dal sedile dell'auto alla sella della bici.

I due esperti riferiscono di un esperimento svolto a Århus nel periodo 1995-1996 nel quale erano coinvolti 175 automobilisti cui venivano offerti alcuni incentivi per utilizzare la bicicletta o l'autobus invece della macchina nei viaggi quotidiani da e per il posto di lavoro. Tra gli incentivi c'erano un abbonamento stagionale all'autobus e una bicicletta nuova. L'esperimento veniva monitorato mediante una serie di indicatori (diari di viaggio, chilometraggi percorsi con i vari mezzi, questionari, interviste, visite mediche). La conclusione è che si può ritenere possibile favorire con gli incentivi il passaggio dall'automobile alla bicicletta. Tutti i gruppi possono essere persuasi, ma sorprendentemente sono gli uomini di una certa età i piú inclini a conservare la nuova attitudine. Le campagne di sensibilizzazione devono mettere a fuoco elementi riguardanti lo stile di vita, come il miglioramento delle condizioni di salute, la possibilità di fare esercizio fisico; naturalmente, un omaggio (come un ciclocomputer) sarebbe utile.

L'indagine ha evidenziato anche che non si passa alla bicicletta per salvare il Pianeta. Questo, almeno, in Danimarca, dove gli automobilisti che hanno partecipato all'esperimento lasciano alla bici una buona speranza di “crescere” grazie alle iniziative promozionali (a prescindere all'aumento delle ciclopiste), mentre non valorizzano il bus. Agli incalliti dell'auto di Århus l'alternativa del trasporto collettivo appare «debole», per comfort di viaggio e tempi e costi di percorrenza.

Australia, dalle infrastrutture il primo incentivo

Contessa Hajinikitas, dirigente di Cycle Planning australiano pone l'accento sul ruolo delle infrastrutture nei progetti di promozione dell'uso della bici. I dati derivanti da un'indagine svolta in tre località (due rurali e

una metropolitana) del Nuovo Galles del Sud indicano che in tutte le condizioni territoriali considerate, infrastrutture adeguate facilitano la scelta di spostamenti non motorizzati. L'obiettivo dello studio, che ha riguardato un campione di 617 persone in ognuna delle tre aree, era anche determinare quale tipo di intervento possa indurre i non ciclisti a cominciare a pedalare e i ciclisti a farlo di piú. Vediamo gli interessanti elementi emersi.

Cominciamo con la città di Dubbo, 40 mila abitanti, dotata di rete ciclabile tradizionale e off-road. Le interviste agli utenti della pista che collega il centro cittadino con il Western Plains Zoo, lungo il fiume Macquarie (circa sei chilometri), rivelano che la maggior parte di loro pedala per fare attività fisica (47%), seguono l'impiego del tempo libero (32%), il divertimento (18%) e il trasporto (1%). Anche se Dubbo ha sviluppato una buona rete di piste ciclabili, il 60% degli intervistati afferma di aver accresciuto il livello di attività fisica grazie alla creazione di questo particolare percorso, nel quale si registra una media di sedici passaggi all'ora. Ma che cosa incoraggerebbe questi ciclisti amanti dello scenario fluviale a utilizzare la bici anche per recarsi al lavoro? Quasi il 30% - spiega Hajinikitas – risponde che basterebbero percorsi ciclabili sicuri, parcheggi per le bici e uno spogliatoio con doccia nel posto di lavoro.

L'esperienza di Dubbo conferma che la realizzazione di infrastrutture come la pista in questione ha creato un nuovo gruppo di ciclisti e ha indotto persone precedentemente inattive a svolgere attività fisica.

Un'altra area rurale è quella di Parkes, 10 mila abitanti, sprovvista di percorsi ciclabili. In questo caso, il 15% del campione non utilizza la bici mai. Perché? Per il 52% si imputa la scelta all'assenza di infrastrutture, per il 36% alla mancanza di tempo e per il 31% alle avversità meteorologiche. Tra chi utilizza la bicicletta domina l'impiego ricreazionale (71%) seguito da quello per andare a scuola (14%) e per altri spostamenti (13%). Gli intervistati indicano, tra gli altri, i seguenti suggeri-

menti per favorire l'uso della bici: segnalare sulle strade le corsie riservate ai ciclisti (44%), creare percorsi off-road multiuso (25%), realizzare tracciati per mountain-bike (15%), costruire una rete cicloviaria sicura (12%).

Infine, Randwick, area compresa nella zona metropolitana di Sydney: anche qui emerge la disponibilità ad andare in bici di piú o a cominciare a farlo, a patto che ci siano corsie ciclistiche sulle strade (46% delle risposte), gli automobilisti vengano educati al rispetto dei ciclisti (22%), ci sia una rete ciclabile protetta (14%), si costruisca una struttura per attività "cicloeducative" rivolte ai bambini, si creino parcheggi per le biciclette.

«Gli amministratori pubblici», conclude Contessa Hajinikitas, «dovrebbero ricordare che i ciclisti sono utenti della strada vulnerabili che chiedono uno spazio sicuro in cui muoversi. Le infrastrutture devono essere progettate e realizzate specificamente per loro».

Danimarca, il progetto «Casa-lavoro-bici»

In Danimarca anche il Comune di Aalborg ha investito molte energie nella crescita del trasporto ciclistico, come spiega Henrik Nyrup, ingegnere dell'amministrazione municipale illustrando il pragmatico progetto *Casa-lavoro-bici*.

I nodi centrali dell'iniziativa sono, oltre a una generale attenzione ai percorsi ciclabili, la creazione di ciclovie alternative (cioè con tracciato indipendente da quello delle altre strade) e di nuove possibilità per combinare bicicletta e servizio di trasporto pubblico, una campagna di sensibilizzazione e la introduzione della bicicletta aziendale in una serie di imprese locali.

Tra gli atti concreti, attività di informazione mediante la stampa e la distribuzione a tutte le famiglie di cartine aggiornate che indicano le vie ciclabili, di diversa natura, presenti sul territorio; cerimonie solenni di inaugurazione di nuove ciclopiste; invio ai 75 mila nuclei residenziali di Aalborg della rivista sul progetto.

In questo ambito si è svolto anche un sondaggio dal quale è emerso, tra l'altro, che la bicicletta viene utilizzata soprattutto nelle distanze tra i due e i sei chilometri e che la ragione principale per farlo è la rapidità del viaggio, seguita da motivi legati all'attività fisica e alla salute. La realizzazione di nuovi percorsi separati da quelli delle auto consente ai ciclisti di scegliere tra diversi tracciati introducendo variazioni nei viaggi da casa al lavoro e viceversa. Visto dall'Italia, dove normalmente manca non c'è la minima traccia di un percorso ciclabile serio da casa al lavoro, può sembrare un lusso; ma si tratta sicuramente di un'intuizione positiva in un contesto nel quale la bicicletta ha già raggiunto lo status di mezzo di trasporto riconosciuto, ufficialmente da tutelare e da diffondere.

Finlandia, attenzione alla qualità delle ciclopiste

In questo senso, la qualità delle ciclovie è fondamentale, come osserva il finlandese Markku Lahtinen, che si riferisce nello specifico al progetto pilota del collegamento ciclabile tra Tampere e Kangasala, nel quadro di un programma nazionale, varato nel 1993, per lo sviluppo del trasporto a pedali. L'obiettivo – sostanzialmente raggiunto – era di raddoppiare il numero dei ciclisti e di dimezzare quello degli incidenti.

Il programma ha coinvolto anche privati cittadini, famiglie, imprese, associazioni. L'obiettivo è di dar vita entro il 2010 a una rete ciclabile di 450 chilometri, gran parte della quale, oggi, è già realtà.

Il gruppo di lavoro ha prodotto anche un modello di analisi delle problematiche del collegamento tra due città. Per questo studio si sono scelte Tampere (180 mila abitanti) e la sua piccola vicina Kangasala (22 mila residenti). Qui sono emersi principalmente i problemi del centro di Tampere, scarsamente attrezzato di piste ciclabili e dunque demotivante per i ciclisti.

Lahtinen osserva che tutte le aree urbane proget-

tate dopo gli anni Cinquanta sono ottimizzate per il trasporto a motore con conseguente sottovalutazione degli altri mezzi. «Per liberarci del traffico – nota lo studioso finlandese – dobbiamo destinare risorse agli autobus e alle biciclette, non alle strade per le auto». Inoltre, sottolinea che il segreto di una buona rete ciclabile sono percorsi continui, sicuri, in buone condizioni di manutenzione e rapidi (cioè non inutilmente tortuosi).

L'analisi svolta dal gruppo di lavoro ha dato una serie di indicazioni: ciclisti e pedoni devono avere lo stesso valore degli automobilisti e chi progetta le piste ciclabili deve esserne anche un assiduo frequentatore; la ciclovia principale deve risultare molto semplice da raggiungere e da utilizzare, larga almeno quattro metri, senza semafori o altre ostruzioni; la rete ciclabile deve essere parte del piano viario generale e aperta tutto l'anno, anche durante la manutenzione; la velocità dei ciclisti è normalmente bassa (10-20 chilometri orari) e dunque si ha modo di guardarsi attorno, perciò va posta maggiore attenzione alla qualità dell'ambiente rispetto a quanto si fa per le strade e vanno previste aree di sosta in prossimità dei punti panoramici.

Tra i problemi evidenziati dallo studio finlandese, la pericolosità delle intersezioni, soprattuto tra ciclopiste e strade, la scarsa visibilità agli incroci (a causa della vegetazione o degli edifici) e nei sottopassaggi ciclistici, l'elevato dislivello di questi ultimi, l'uso di semafori con chiamata per ciclisti sulla ciclovia principale, l'assenza o scarsità di vegetazione fra strade e ciclopiste, la condivisione della carreggiata con il traffico motorizzato.

Norvegia, il bici-lift di Trondheim

Tra i progetti per favorire la diffusione della bicicletta va registrato quello molto originale realizzato a Trondheim, città dell'estremo nord europeo che ha però una forte e crescente tradizione ciclistica (e non solo perché viene da queste zone il campione degli anni

Settanta Knut Knutsen, noto al pubblico italiano anche per i rapporti avuti con il nostro Paese).

L'invenzione di Trondheim è un *bici-lift*: un breve percorso lungo una ripida salita nel quale il ciclista può contare sull'ausilio di un «poggiapiedi» motorizzato che lo spinge avanti.

La «bicivia» installata nel 1993 a Trondheim, a Brubakken, una salita di 130 metri, a due passi dallo storico Vecchio Ponte di legno, è stata un tentativo – come spiega il dirigente dell'Ente stradale della regione Sør Trøndelag Erik J. Jølsgard – di rispondere a uno dei due principali ostacoli all'uso della bici nella verde città norvegese percorsa dal fiume Nidar: le bizze del tempo e le numerose salite. Jølsgard ricorda il contesto nel quale si avviò la discussione sullo stravagante progetto. Era appena cominciata la campagna elettorale per il voto amministrativo e molti puntarono il dito contro il *bici-lift* che sottraeva fondi all'assistenza agli anziani o alla creazione di nuove piste ciclabili. Inoltre, l'acceso dibattito sulla stampa locale registrava le reazioni di chi affermava cose del tipo «pedaliamo per sudare» oppure «oggigiorno le biciclette hanno 21 rapporti, la gente in qualche modo dovrebbe pur arrivare in cima alle salite». Ma Jølsgard osserva che l'obiettivo dell'iniziativa non era aiutare chi già passava molte ore in sella, bensì invogliare chi le trascorreva al volante.

Alla fine, l'operazione è partita e l'impianto ha visto la luce: un binario lungo 130 metri, con dislivello di 25 metri, e largo 35 centimetri, posizionato accanto al marciapiede sul lato della strada. In gran parte la struttura è interrata (l'altezza totale è di 50 centimetri) e in superficie compaiono solo i cinque poggiapiedi utilizzabili da altrettanti ciclisti che vi devono appoggiare la scarpa destra lasciandosi spingere verso l'alto dal motore elettrico di 5,5 Kw che alimenta la bicivia.

La velocità media è di due metri al secondo (7,2 km/h), portata massima 300 ciclisti all'ora. Nel caso di Brubakken la salita è pressoché rettilinea, ma – entro

certi limiti – il progetto può adattarsi anche alle curve.

Quanto ai costi, l'esperto scandinavo indica una cifra tra le 7 e le 10 mila corone norvegesi (850-1200 euro) al metro per la progettazione e la costruzione, mentre la gestione richiede all'incirca 75 mila corone l'anno. Jølsgard sottolinea che i costi di realizzazione equivalgono piú o meno a quelli di una pista ciclabile nei centri urbani e che con la tecnologia del *bici-lift* si possono creare scorciatoie con conseguente riduzione della lunghezza totale della rete. Inoltre, la maggiore duttilità di tracciato consentita dal *bici-lift* favorisce l'allontanamento dei percorsi ciclabili dalle arterie piú frequentate dalle auto, con diminuzione dei rischi di incidenti e di danni sanitari. Sul fronte delle spese di funzionamento, la gran parte riguarda l'elettricità per il motore e il riscaldamento (esteso anche al marciapiede): «I costi per l'energia corrispondono tuttavia alla metà della spesa sociale per una frattura al femore. E in precedenza a Brubakken si registravano vari infortuni per cadute causate dal fondo gelato e scivoloso».

Nei primi cinque anni di funzionamento il *bici-lift* ha registrato 130 mila utenti (4 mila le tessere rilasciate), non si sono avuti incidenti e l'impianto, di cui hanno parlato anche i mass media stranieri, è diventato una delle attrazioni turistiche di Trondheim. E l'obiettivo d'incentivare l'uso della due ruote pare centrato, stando a un sondaggio tra gli utenti del *bici-lift* curato, su incarico governativo, dall'Associazione nazionale ciclisti norvegesi (Slf): il 19% degli intervistati afferma di aver incrementato il tempo passato in bici grazie al nuovo impianto; il 72% si dice favorevole ad altri progetti simili; il 96% è disposto a pagare per utilizzare la bicivia (ora la tessera stagionale costa circa 15 euro).

Il progetto pilota, come spiega Jølsgard, potrebbe essere seguito da altri impianti in varie zone del centro e ha richiamato anche l'attenzione di città straniere (come Bristol, in Gran Bretagna, e Sundsvall, in Svezia) che valutano di sperimentare soluzioni simili.

Olanda, l'importanza dei parcheggi

Di un altro e piú comune elemento centrale nella politica per le bici si occupa l'olandese Tom Godefrooij, direttore di *Velo Mondiale 2000,* il quale osserva pragmaticamente che ogni viaggio sulla due ruote comincia e finisce da qualche parte, ma – date le ridotte dimensioni della bicicletta – l'attenzione ai parcheggi a essa destinati è stata a lungo marginale. «Ma se i ciclsiti non possono lasciare i loro mezzi in un posto sicuro», osserva l'esperto olandese», si può ridurre la capacità attrattiva del mezzo, a prescindere da quanto protetti e piacevoli possano essere i percorsi. Per il 25% dei non ciclisti di Amsterdam il rischio di vedersi rubare la bicicletta è la ragione principale della rinuncia a pedalare. E quando una politica di promozione della bici ha successo, appare immediatamente chiara la necessità di creare gli spazi per i parcheggi».

Godefrooij sottolinea che la ricetta per un buon parcheggio è variabile: dipende dal tipo di bicicletta, di utilizzatore, di contesto ambientale. Soluzioni diverse che, però, devono sempre rispondere a requisiti qualitativi precisi, tenendo presente innanzitutto il bisogno di difesa dai furti e dalle intemperie. In particolare, il posteggio deve essere facile e sicuro da usare (senza fastidiose perdite di tempo per sistemare il mezzo e privo di parti acuminate che potrebbero ferire le persone), offrire la possibilità di fissare il telaio mediante un lucchetto, adattarsi ai diversi modelli di bicicletta senza danneggiarla, solido e resistente al maltempo. L'aspetto esteticamente gradevole contribuirà a favorirne l'integrazione nello spazio pubblico.

Sul piano pratico, è importante che l'area in cui lasciare la bici si trovi il piú vicino possibile ai punti di arrivo e di partenza (se c'è troppo da camminare, molti snobberanno il parcheggio) e che sia ben visibile al pubblico, anche per accrescerne il livello di sicurezza.

Godefrooij rileva pure l'importanza che le abita-

zioni private siano dotate di un ricovero/parcheggio per biciclette (cosa peraltro obbligatoria per le nuove progettazioni edilizie). In Olanda gran parte delle case ha uno spazio per le biciclette, ma in alcune vecchie zone dei centri storici ciò non avviene e si registra un elevato tasso di furti. L'esperto, in questi casi, suggerisce la creazione di posteggi protetti di zona, ma non troppo distanti dalle abitazioni.

Fondamentale anche la presenza di parcheggi nei luoghi di lavoro, preferibilmente in aree cui i soli dipendenti hanno accesso o in spazi facilmente controllabili, per esempio davanti all'ingresso principale (dove si dovranno creare anche posteggi per i visitatori).

Per il ciclista allo shopping, si suggeriscono tanti piccoli parcheggi diffusi, per consentire gli spostamenti da un negozio all'altro senza dover camminare troppo portandosi il carico della spesa; nei grandi centri commerciali si può prevedere anche una rimessa sorvegliata per le biciclette dei clienti.

Infine, le stazioni del trasporto pubblico. «Per porsi come reale alternativa all'automobile», sostiene Godefrooij, «bicicletta e trasporto pubblico devono integrarsi in un sistema intermodale. Per questo, i parcheggi per biciclette nelle stazioni ferroviarie e alle fermate degli autobus richiedono particolare attenzione». Anche in questo caso, Godefrooij, ricordando l'efficienza dei posteggi protetti delle stazioni ferroviarie olandesi, mette in luce la necessità di adeguare la struttura alle esigenze contestuali. Per esempio, in qualche caso, come le piccole fermate degli autobus, sarà piú utile rispondere alla propensione dei ciclisti a lasciare le biciclette un po' sparse in giro offrendo tante opportunità di assicurare il mezzo a microstrutture diffuse nel territorio circostante.

Danimarca, l'alleanza bici e bus

L'integrazione della bici con l'autobus è stata al

centro di un piano della società dei trasporti pubblici di Copenaghen Ht sulla quale si sofferma Hans Ege, ingegnere capo della medesima.

Si può immaginare un'unione fra treno, autobus e bicicletta o si tratta di strumenti fra loro in concorrenza? Secondo l'esperienza di Ht a Copenaghen, i tre mezzi possono dar vita a un'«alleanza strategica per un trasporto sostenibile».

Ege osserva che, nel caso della ferrovia, le iniziative per diffondere l'uso della bici da e per le stazioni presentano solo ricadute positive, mentre nei riguardi dell'autobus si potrebbero temere effetti collaterali negativi, cioè un calo dei passeggeri legato alla scelta della bici nei percorsi brevi e un conseguente impoverimento dell'offerta in ragione della diminuita domanda. Ma in realtà, l'esperienza danese rivela che anche nel caso del bus, la bici può essere un ottimo partner in grado di interagire per migliorare il quadro generale. I dati, inoltre, indicano che un numero sorprendente di passeggeri si reca in bicicletta alla fermata del bus, vorrebbe arrivarci in un percorso sicuro e trovare un parcheggio protetto. Nel complesso, secondo quanto emerge dal progetto, l'alleanza virtuosa treno-autobus-bici – comprensiva di infrastrutture adeguate – rafforza il sistema di trasporto collettivo, perché accresce notevolmente la sua forza attrattiva nei riguardi degli automobilisti.

Hans Ege insiste sulla identità di obiettivi che accomuna le compagnie del trasporto pubblico, le autorità locali e le associazioni per la promozione della bicicletta: «La riduzione del traffico automobilistico e dei tempi di percorrenza collettivi, nonché l'incremento dei passeggeri per bus e treno».

L'esperto danese sottolinea che la combinazione treno-bus-bici, introducendo elementi di flessibilità, può rendere possibile anche per il trasporto pubblico lo spostamento "porta a porta", che è spesso la ragione che induce molti a utilizzare l'automobile, cioè arrivare con il proprio mezzo esattamente nel punto di destina-

zione o nella sua immediata prossimità.

«L'obiettivo a breve termine», precisa Ege, «è che gli automobilisti lascino almeno ogni tanto la macchina in garage e che, nel lungo periodo, gli utenti del sistema treno-bus-bici possano evitare di acquistare una vettura o, nel caso delle famiglie, non aver bisogno della seconda auto». Un punto centrale della riflessione riguarda l'importanza del tempo impiegato da e per la fermata/stazione nella valutazione fatta dai potenziali utenti prima di scegliere il mezzo di trasporto. Per questo la bicicletta rappresenta il mezzo ideale: non inquina, non fa rumore, non ingombra nei parcheggi, quasi tutti ce l'hanno e la possono usare. La bici può avere un ruolo centrale nella riduzione dei tempi complessivi di percorrenza dei mezzi pubblici e dunque rafforzare questi ultimi al confronto con l'automobile. E secondo le indagini svolte in Danimarca, gli utenti valutano piú in termini di tempo che di distanza fisica la collocazione delle fermate. Ci si arriva in bicicletta se si trovano a un massimo di 2,4 chilometri circa da casa, a piedi fino a circa 600 metri, due distanze che sostanzialmente si equivalgono in termini di tempo.

Ege osserva ancora che circa i due terzi degli utenti del trasporto pubblico prevedono di passare, in futuro, a un altro sistema, generalmente l'automobile. Se il 25% di questa quota fosse trattenuta dal sistema collettivo (grazie alla nuova flessibilità e rapidità dei viaggi), il tornaconto sarebbe rimarchevole. L'abbandono fisiologico del trasporto pubblico può essere contrastato investendo sulla bicicletta in combinazione con i mezzi pubblici (la prima preferibile nel breve raggio, i secondi nelle distanze maggiori).

Per questo, a Copenaghen, la Ht ha deciso di favorire l'alleanza con la bicicletta. Come? Operando affinché sia posta particolare attenzione e cura alla qualità dei percorsi ciclabili verso le stazioni e ai relativi parcheggi; inoltre, si sperimenta in alcune linee urbane la possibilità di caricare la bicicletta sull'autobus.

Il tutto, in un contesto nel quale si è abbandonata la visione dei soggetti nel traffico come entità separate, ciclisti, automobilisti, utenti dei mezzi pubblici, sostituendola con una figura di viaggiatore "integrato" che meglio rispecchia la realtà e le potenzialità di miglioramento della mobilità collettiva.

Grande Nord, anche d'inverno si può

Come abbiamo visto, la gran parte delle esperienze qui riportate viene da zone caratterizzate da un clima particolarmente rigido. Delle specificità dell'uso della bicicletta d'inverno si sono occupati l'ingegnere svedese Åke Hjalmarsson e il norvegese Terje Giæver, che hanno illustrato i casi di Umeå e di Trondheim.

Hjalmarsson, ingegnere al Comune della cittadina universitaria della Svezia centro-settentrionale (centomila abitanti), esamina l'alta incidenza statistica dei sinistri ciclistici a Umeå. Qui molti degli utilizzatori della bicicletta sono studenti che provengono dal sud del Paese e non sono abituati alla guida invernale.

Umeå vanta una rete ciclabile di circa 150 chilometri, quasi interamente asfaltata e illuminata, utilizzata anche d'inverno. Per ridurre i rischi di incidenti si è attuato un piano d'informazione all'utenza e di manutenzione delle ciclopiste. All'inizio dell'inverno tutti i cittadini ricevono una comunicazione sullo stato della rete ciclabile e l'indicazione delle vie considerate prioritarie, dove sarà costante lo sgombero della neve e del ghiaccio. Quest'ultimo impegno è mantenuto in virtù dell'introduzione di nuovi meccanismi per accelerare i tempi di reazione della macchina comunale in caso di nevicate.

Per scendere nel concreto, spiega Hjalmarsson, significa che se una notte – come indicavano le previsioni meteo del giorno prima – comincia a nevicare e alle 3 sono caduti alcuni centimetri di neve, il capo turno fa scattare il piano d'intervento e tra le 4 e le 4.45

del mattino tutti e dodici i trattori del Comune sono attivi nella pulizia delle piste ciclabili. Se la nevicata prosegue nella mattinata, le macchine operano ininterrottamente sulle vie prioritarie e in seguito sulle altre (e nel caso specifico illustrato dal tecnico svedese la temperatura era di ben 40 gradi sotto lo zero...).

Fa paura il ghiaccio, non il freddo

Terje Giæver, ricercatore del centro universitario Sintef illustra l'esito di un'indagine svolta tra i ciclisti in età adulta (intervistati per lo piú nel loro luogo di lavoro) a Trondheim, allo scopo di favorire le condizioni d'uso della bici. Una parte del questionario riguardava l'impiego del mezzo nella stagione invernale, fenomeno che negli ultimi anni ha fatto registrare un incremento sensibile. Un terzo degli intervistati dichiara che va in bici tutto l'anno, compreso il rigido inverno; solo uno su dieci circoscrive l'evento ai pochi mesi estivi.

Nel gruppo dei ciclisti «invernali» i due terzi afferma che esce in bici almeno tre volte la settimana; anche d'estate costoro sono i pedalatori piú assidui. Tra gli equipaggiamenti di sicurezza adottati da questo gruppo nella stagione fredda, la quasi totalità elenca le luci e i catarifrangenti, la metà il casco e poco meno di un terzo le gomme chiodate (disponibili per le mountain bike) per le quali la tendenza sembra tuttavia indicare un rapido aumento della diffusione.

Ad allontanare maggiormente gli intervistati dalla guida invernale sono, in ordine decrescente, i seguenti fattori: il mancato sgombero della neve e del ghiaccio da piste ciclabili e marciapiedi, l'assenza di ghiaia e/o sale per evitare che il fondo sia troppo scivoloso. Solo una quota inferiore al 10% indica il freddo, il brutto tempo o la persistente oscurità come una ragione per lasciare la bici in garage fino a primavera. In altre parole, anche da questa indagine emerge che la manutenzione delle infrastrutture ciclistiche è il fattore determinante.

Norvegia: bici e auto, costi a confronto

Ma quanto costa spostarsi in macchina e quanto con la bici integrata ai mezzi pubblici? Tenta una risposta Trond Berget, esponente dell'Associazione norvegese dei ciclisti. Ecco il suo resoconto.

«Farò un'analisi delle spese di trasporto per una famiglia di due adulti e due bimbi in età scolare. Solo uno dei due genitori lavora a tempo pieno.

«Nel primo esempio, la famiglia è proprietaria di una vettura di classe media (prezzo circa 200.000 corone[12]); nel secondo, l'auto viene sostituita da biciclette e mezzi di trasporto pubblico.

«In sintesi: la famiglia in automobile spende ogni anno 63.400 corone; quella in bicicletta 18.600.

«Le uscite sono ripartite come segue.

Costi annui della famiglia in auto

Ammortamento e spese di gestione della vettura (15.000 km/anno): 56.000 corone;
abbonamento mensile ai mezzi pubblici per una persona/10 mesi: 4.800 corone;
mezzi pubblici per i bimbi: 400 corone;
ammortamento e manutenzione biciclette dei bambini: 1.000 corone;
dodici viaggi in taxi da 100 corone: 1200 corone;
Totale: 63.400 corone.

Costi annui della famiglia in bicicletta

Ammortamento e manutenzione biciclette per tutti i membri: 2.000 corone;
abbonamento mensile ai mezzi pubblici per due persone/5 mesi: 4.800 corone;
mezzi pubblici per i bambini: 800 corone;
taxi/ 500 corone al mese: 6.000 corone;
costi aggiuntivi nei viaggi vacanze: 5.000 corone.
Totale: 18.600 corone.

12 Circa 24.400 euro al cambio di 8,2 corone per 1 euro (26 aprile 2004).

«Le spese della famiglia in automobile sono piú alte di 45.000 corone l'anno. Nell'esempio abbiamo immaginato che la famiglia in bicicletta compensi la mancanza dell'auto anche utilizzando il taxi.

«La maggiore spesa sostenuta dalla famiglia in macchina equivale a 450 ore lavorative all'anno.

«La famiglia senza automobile se la cava con 1300 ore di lavoro l'anno per ottenere il medesimo livello di reddito reale e approssimativamente la stessa mobilità. In altre parole: una giornata lavorativa di sei ore e otto settimane di ferie...

«L'auto richiede anche manutenzione, il che rappresenta circa l'equivalente in denaro di un'ora di lavoro alla settimana, in tutto 50 all'anno. Il tempo di viaggio per percorrere i 15 mila chilometri dell'esempio, a una velocità media di 60 km/h, è di 250 ore. Nella realtà, però, considerando le 450 ore di lavoro extra richieste alla famiglia in automobile, il totale sale a 750 circa: dunque, la velocità effettiva media è di 20 km/h. Il ciclista medio va alla stessa velocità!».

Il calcolo è confortante per chi valuta di provare nuove soluzioni di mobilità per il singolo e per la famiglia. L'opzione ciclistica, tra l'altro, si potrebbe arricchire mediante accordi di condivisione della proprietà e dell'uso di una vettura tra più famiglie, un fenomeno che in alcuni contesti ha preso piede dando risultati più che soddisfacenti.

Le lotte civili

Un ruolo centrale nella promozione della bicicletta è svolto da una miriade di associazioni e di gruppi informali che con attività tra loro molto diverse richiamano l'attenzione dei cittadini e delle istituzioni sulle possibilità di una via di uscita ecologica dal traffico che uccide. In Italia ha un ruolo di primo piano la Fiab, Federazione amici della bicicletta, cui aderiscono gran parte dei sodalizi impegnati in questa attività.

Nello scritto che apre questo libro, Michele Boato rievoca le azioni che svolgeva una ventina d'anni fa, a Mestre, con altri amanti della bici, per ottenere la pedonalizzazione di una piazza del centro. Una sorta di *critical mass* ante litteram. Ques'ultimo fenomeno sociale internazionale è una mobilitazione spontanea nel nome della bicicletta, dell'ecologia e della libertà: gli elementi che accomunano i sodalizi impegnati a contrastare il dominio dei motori.

Alla conferenza di Trondheim ha parlato di partecipazione popolare Thomas Krag, direttore dell'Associazione danese ciclisti.

«Fin dalla sua fondazione, nel 1905», spiega, «l'associazione (Dansk Cyklist Forbund) ha avuto il fine di influenzare la legislazione e l'amministrazione con riguardo agli interessi dei ciclisti.

«Al momento [1998, nda] contiamo 28 mila membri, 700 dei quali sono anche attivisti, e una segreteria nazionale con uno staff di dodici persone. L'organizzazione si articola in sezioni locali che si occupano di questioni a carattere municipale; divisioni regionali che si prendono cura delle problematiche tipiche di questa dimensione territoriale; la federazione centrale che si dedica a temi di respiro nazionale. L'attività informativa

viene svolta mediante i comunicati stampa, il sito Web aggiornato ogni settimana, la newsletter interna mensile per gli attivisti volontari, la rivista bimestrale, i fogli informativi speciali una o due volte al mese».

La sensibilizzazione politica e culturale avviene mediante «azioni e dimostrazioni, articoli e lettere ai giornali, lettere ai politici o ai tecnocrati, negoziati, conversazioni informali».

A chi rivolgeresi principalmente? Secondo Krag, «l'interrogativo se orientare le iniziative verso i politici o se privilegiare l'apparato amministrativo tecnico ha una sola risposta: bisogna lavorare su entrambi i fronti». Se le risorse dell'associazione sono limitate, «ci si dovrebbe probabilmente orientare verso i politici, ma se si intende ottenere una trasformazione reale è importante mettere anche i settori tecnici a conoscenza delle informazioni e argomentazioni rilevanti disponibili».

L'esperto danese pone l'accento sull'utilità di interventi precisi dell'associazionismo a supporto degli uffici tecnici cui si possono offrire, grazie all'esperienza sviluppata sul campo, suggerimenti preziosi per la pianificazione viaria e problemi correlati. Un ostacolo in proposito, osserva Krag, «è che alcuni attivisti, indignati per lo stato di cose, trovano difficoltoso accettare il ruolo di politici e tecnici chiamati a far convivere interessi divergenti, spesso con risultati mediocri: «Il riconoscimento reciproco, tuttavia, è la condizione per cooperare in modo fruttuoso», sottolinea.

A livello nazionale, il Dansk Cyklist Forbund è rappresentato in numerosi organismi pubblici preposti alle questioni del traffico e ha colloqui regolari con i ministri dei Trasporti, dell'Ambiente e del Turismo; vorrebbe avere relazioni piú proficue con il dicastero della Salute. Osserva ancora Krag: «L'orientamento a diminuire le emissioni inquinanti e a creare sistemi di trasporti sostenibili ha aperto gli occhi alle autorità sull'ovvia soluzione rappresentata dalla bici per molti dei problemi concernenti la mobilità urbana. Ciò ha trasformato

l'atteggiamento nei riguardi del ciclismo: prima era visto come un fenomeno da proteggere, ora come qualcosa da promuovere. Ciò significa che le autorità adottano nelle loro politiche gli obiettivi fondamentali del Dansk Cyclist Forbund. In molti casi la nostra segreteria nazionale ha ricevuto richieste da autorità comunali in cerca di contatti con gli attivisti locali per avviare un confronto sulla promozione della bicicletta. Idem per quanto riguarda le agenzie nazionali. Queste richieste sono state soprendenti e incoraggianti; tuttavia, rispondere a tutti gli enti locali e statali richiede grande lavoro, per questo ora, quand'è possibile, cerchiamo di farci pagare le consulenze».

Amici della bicicletta

Per venire all'Italia, la Federazione amici della bicicletta si descrive così, nel suo sito Web[13]:

«La Fiab è un'organizzazione ambientalista. Lo Statuto riporta come finalità principale la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente (urbano ed extraurbano). Si è data un'organizzazione federativa, riunendo diverse associazioni locali, sparse in tutta Italia, che hanno lo scopo di promuovere l'uso della bicicletta sia come mezzo di trasporto quotidiano per migliorare traffico e ambiente urbano, sia per la pratica dell'escursionismo in bicicletta, vale a dire di una forma di turismo particolarmente rispettosa dell'ambiente.

«Le associazioni aderenti alla Fiab e la Fiab stessa svolgono il proprio compito facendo lobbying nei confronti dei pubblici poteri per ottenere interventi e provvedimenti a favore della circolazione sicura e confortevole della bicicletta e, piú in generale, per migliorare la vivibilità urbana (piste ciclabili, moderazione del traffico, politiche di incentivazione, uso combinato bici+mezzi

13 *Www.fiab-onlus.it/.*

collettivi di trasporto, e altro); organizzando manifestazioni di ciclisti, presentando proprie proposte e progetti eccetera. Tra le iniziative anche numerose attività cicloescursionistiche (gite di una giornata, week-end in bici, viaggi cicloturistici, raduni), veicolo di nuove adesioni. Si fa apprezzare l'uso della bicicletta nel tempo libero, si socializza e si conoscono da vicino aspetti ambientali e culturali del territorio da valorizzare e tutelare. E per il cicloescursionismo e il cicloturismo la Fiab si adopera anche con la pubblicazione di percorsi, la proposta per la realizzazione di cicloitinerari (ad esempio la Ciclopista del Sole e BicItalia), l'apposizione di segnaletica specializzata eccetera.

«Su tutte le proprie tematiche (uso della bicicletta, percorsi casa-scuola, sicurezza stradale eccetera) le associazioni Fiab annoverano anche esperienze di attività didattiche nelle scuole. La Fiab pubblica un periodico, Amici della Bicicletta, carte ciclistiche, guide cicloturistiche, pubblicazioni non periodiche; inoltre, organizza attività culturali (convegni e dibattiti). La Fiab aderisce all'European Cyclists Federation. Dal 1998 la Fiab ha assunto la forma di onlus (organizzazione non lucrativa di unità sociale) che la impegna a erogare servizi per la cittadinanza e, nel contempo, le permette di ricevere erogazioni liberali detraibili da Irpef e Irpeg».

Critical mass

Quanto a Critical mass, la spontaneità del fenomeno tende a svuotare i tentativi di ingabbiarlo in una descrizione: si tratta dell'attivarsi di gruppi di persone animate dal desiderio di restituire alle persone lo spazio monopolizzato dai mezzi a motore.

In uno dei siti italiani dedicati a questa realtà[14], si legge: «Critical mass è una coincidenza, un improvviso incontro di ciclisti in/micro/polverati nel mezzo delle

14 *Www.inventati.org/criticalmass/.*

masse automobilistiche cittadine.

«È una casualità nel pieno rispetto dell'entropia, della natura caotica del nostro universo che non può essere rinchiusa in corsie o in scatole di metallo; è di ogni ciclista: della mamma col seggiolone, del techno-freakettone metropolitano, dello stradista con specialissima e pedalini a sgancio rapido, del bmx-biker acrobatico, dell'anziano in Graziella, del ciclo-poeta-situazionista, del postino con il borsone e anche dei giocolieri in monociclo...

«Non ha né leader né padroni, non è di nessuna marca e non è protetta da alcun tipo di copyright.

«Critical mass Italia vuole raccogliere le testimonianze delle varie azioni e dare degli strumenti di continuità perché anche a fiat-landia si sviluppi l'esperienza già provata dai ciclisti di diversi paesi nel mondo (Stati Uniti, India, Francia, Belgio, Lussemburgo, Svezia, Danimarca, Ucraina, Russia, Inghilterra, Irlanda...), scesi in strada con il loro "mezzo" più piacevole per reclamare strade a misura d'umanità, per gridare che l'automobile non è l'unico mezzo di trasposto, ma soltanto il più dannoso.

«Critical mass diverte e vince! Perché non è una manifestazione standard, non ha bisogno né di percorsi bollati né di celerini manganellati "di guardia", è un semplice appuntamento di ciclisti che casualmente si ritrovano a percorrere tutti la stessa strada, magari lentamente... magari al centro della carreggiata... in una via solitamente trafficata... all'ora di punta... Perché piú di una manifestazione è la dimostrazione pratica e reale di come un'altra città sia possibile, bella e divertente. +bici, +kaos, +libertà.

Un fantasma su due ruote si aggira per l'Italia...».

Qualche altra idea possiamo farcela dando un'occhiata alle linee guida proposte da Critical Mass a Roma[15]: «Critical mass è un incontro casuale di ciclisti

15 *Www.tmcrew.org/eco/bike/criticalmassroma/.*

in un luogo concordato, non esiste un percorso stabilito, non esistono leader, non esistono regole, ma per una migliore riuscita dell'evento abbiamo individuato una serie di comportamenti che permettono alla massa critica di ottenere il massimo di visibilità e di attenzione, di creare consenso e di evitare incidenti di qualsiasi tipo. Si tratta di semplici indicazioni sempre suscettibili a critica e revisione.

«La critical mass è aperta a tutti: non solo ai ciclisti. Sono benvenuti pattinatori, skaters, monopattini, pedoni. Il percoso di massima viene definito in mailing-list e durante la riunione informale prima della partenza. Variazioni possono essere apportate dal gruppo di testa per ragioni di viabilità o di psicogeografia. Il gruppo di testa è sempre estemporaneo e cambia continuamente durante il percorso: se si hanno idee di percorso si propongono durante il tragitto. In linea di massima si evita di insistere troppo su strade ad alta viabilità (per esempio, Lungotevere) e si prevedono anche passaggi all'interno di isole pedonali.

«Si mantiene un comportamento corretto con gli automobilisti: si spiegano le motivazioni (magari con flyer o volantini) e si usa l'ironia. Se un automobilista è particolarmente iroso si evitano ulteriori discussioni e lo si lascia passare in sicurezza. Il nostro nemico sono le automobili e non gli automobilisti.

Il gruppo si mantiene il piú possibile compatto: chi è davanti ricordi che non tutti i partecipanti sono ciclisti professionisti, chi è dietro cerchi sempre di ricucire le "fughe". La compattezza del gruppo rende chiara l'iniziativa e l'inutilità del sorpasso di un singolo ciclista. Si cerca di rispettare la segnaletica stradale, ma non al prezzo di spezzare il gruppo.

«Si lasciano sempre passare i mezzi di soccorso con le sirene accese. Non si invadono le corsie preferenziali riservate ai mezzi pubblici.

«Si cerca sempre di lasciar passare gli autobus e di essere comprensivi con i taxi. La vivibilità delle città

passa per un maggiore utilizzo dei mezzi pubblici che quindi non vanno penalizzati.

In caso di incidente stradale si evitano assembramenti. Restano sul posto il ciclista colpito e un paio di testimoni per la constatazione dei danni e l'eventuale ricorso ai vigili urbani. Il gruppo aspetta il tempo necessario per capire l'evolversi della situazione accostando poco piú avanti. Solo se è chiaro ed evidente che non ci saranno problemi ulteriori per il ciclista incidentato si riprende la corsa, lasciando sul posto il ciclista e i testimoni.

«In caso di problemi con la polizia, si resta in "massa" evitando inizative personali.

«La critical mass è colorata: l'uso di cartelli, maschere, palloncini, campanelli, strumenti musicali, fumogeni, dischi volanti e quant'altro è altamente consigliato. Non esistono volantini ufficiali. L'unico volantino ufficiale è quello che puoi fare tu...».

L'ecologia marcia in autostrada

Le mobilitazioni spontanee di massa, spesso dettate da vera e propria esasperazione popolare per le condizioni del traffico, non sono un fenomeno nuovo né si limitano alla promozione della bicicletta.

In Austria, nella seconda settimana di aprile 2004, la gente è scesa in strada per dire basta al traffico di autocarri e di pullman che aumenta a ritmo vertiginoso, in un Paese diventato, nell'Europa di Schengen, sempre piú un corridoio di attraversamento tra nord e sud. Su invito del *Transitforum Austria*, che ha lanciato la campagna “Pasqua attiva, precedenza alla salute”, migliaia di persone hanno preso parte alle iniziative che per alcuni giorni hanno bloccato temporaneamente varie autostrade in Tirolo, Carinzia e Bassa Austria. La carreggiata era invasa da pedoni, ciclisti, genitori che spingevano passeggini, cartelli colorati che reclamavano meno traffico e aria pulita. Tra le richieste prioritarie

degli ecologisti e dei residenti, il trasbordo su rotaia degli autotreni e il divieto di transito su gomma per alcune tipologie merceologiche.

Il frangente in cui avviene la mobilitazione è assai delicato, dopo il sostanziale naufragio di un accordo in sede europea sul futuro del sistema austriaco degli ecopunti per la riduzione del traffico pesante. Alla Ue, Vienna, con le sue severe misure anti-Tir, si è trovata isolata, complice il semestre di presidenza italiano che ha anteposto (c'era da dubitarne?) alla tutela della salute gli interessi della lobby dell'autotrasporto, ma di questo in tv, fra tette, quiz e dibattiti calcistici, non si discute.

Interessante notare che la vasta mobilitazione ha consolidato l'impegno del mondo politico austriaco, in gran parte su posizioni vicine agli ecologisti e ai Verdi, a prescindere dagli schieramenti istituzionali.

Il ministro dei Trasporti, Hubert Gorbach, esponente del poco rassicurante partito nazionalpopulista Fpö, ha commentato: «Questi blocchi rafforzano la mia posizione a Bruxelles, rendono visibile anche all'Unione europea la serietà della situazione per la gente afflitta dai problemi del traffico». Giustifica pienamente le proteste anche l'assessore tirolese al Traffico, Hannes Gschwentner, che nei giorni dei blocchi ricordava, sulla stampa locale, che il transito sulla direttrice del Brennero è aumentato del 20% negli ultimi cinque anni.

Le iniziative pasquali si sono articolate pure in una serie di assemblee civiche per informare e discutere del traffico. Anche i vescovi di Innsbruck e di Bolzano hanno aderito all'appello di *Transitforum*, esprimendo inquietudine per i rischi che corrono le comunità locali. Alle manifestazioni austriache partecipavano anche ambientalisti italiani, mentre la marcia si riverberava nei palazzi della politica: il consiglio provinciale di Bolzano ha votato un ordine del giorno presentato dai Verdi che indirizza sostegno e solidarietà ai dimostranti austriaci. Nel testo si sottolinea il tracollo seguito all'abolizione del sistema di deterrenza degli ecopunti.

Piú in generale, la marcia pasquale ha accentuato l'orientamento istituzionale verso politiche del traffico meno dannose per le popolazioni e l'ambiente, con il risultato di enfatizzare la necessità di insistere sul trasferimento delle merci sui treni e di accelerare l'iter di atti amministrativi concreti, come l'aumento dei pedaggi autostradali per i mezzi pesanti, l'ancoraggio del principio del finanziamento trasversale dall'autostrada alla ferrovia (utilizzando gli introiti della prima per la conversione ecologica dei trasporti su treno), l'introduzione di nuovi divieti di transito in alcune fasce orarie.

Sembra acquisito, dunque, anche nelle stanze del potere politico locale (molto meno in quello economico) il principio della valutazione preventiva dei costi e dei benefici collettivi nel trasporto merci.

Sempre per rimanere nell'ambito delle Alpi orientali, preoccupa il costante attivismo di industriali e politici miopi che insistono sul prolungamento dell'autostrada di Alemagna dalla zona di Belluno (Pian di Vedoia) all'Austria. Falliti vari tentativi di scempio nel cuore delle Dolomiti orientali, ora l'orientamento – pur nella confusione di dichiarazioni e presunti progetti – sembra essere la costruzione di una nuova arteria (almeno una «superstrada», secondo l'opinione del ministro Pietro Lunardi riferita dalla stampa nell'aprile 2004) lungo l'asse del fiume Piave, che poi s'innesti, da un lato nella rete autostradale friulana, attraverso la Carnia, dall'altro direttamente dal Cadore al vicino confine austriaco, con un tunnel di alcuni chilometri. Una regione con governo di centrodestra, il Veneto, e una di centrosinistra, il Friuli, siglano così, nella primavera del 2004, un protocollo d'intesa per costruire nuove superstrade fra i monti e assecondano le insistenti richieste di una parte degli operatori economici.

Sconcerta e fa meditare che di fronte al degrado ambientale e al fallimento del morboso trasporto automobilistico, si pensi ancora di progettare strade faraoniche, in un microambiente delicatissimo come le Dolo-

miti, già sottoposto a una pesante pressione antropica, fra impianti di risalita e afflusso di automobili sulle strade del turismo. E purtroppo, gli orrori paesistici dei viadotti della A27, che deturpano una valle intera a nord di Vittorio Veneto, promettono poco di buono per l'eventuale prolungamento tra i Monti Pallidi. Certo, data l'aria (inquinata) che tira, politici e tecnocrati indorano la pillola, parlano di (auto)strade a vocazione turistica per rilanciare l'economia locale, di pedaggi per demotivare i camionisti, di rispetto delle convenzioni a tutela delle Alpi. Resterebbero viadotti e colate di calcestruzzo per aumentare i volumi di traffico.

Ma perché a questa monocultura dell'asfalto non si tenta almeno di affiancare quella di una mobilità sostenibile? Se si intende spendere davvero miliardi per un collegamento diretto tra la provincia di Belluno e l'Austria, desiderato anche per ragioni socioculturali, perché non immaginare un salto di qualità, come la realizzazione di una piccola ferrovia turistica integrata con un percorso ciclabile e con altri agili servizi di trasporto turistico collettivo? Considerata la sensibilità ecologica diffusa tra i cittadini austriaci, è probabile che giocare una simile carta possa dare risultati rimarchevoli sul fronte della salvaguardia dell'ambiente e della salute, ma anche nel contesto economico.

Nel caso del Veneto, poi, a proposito di mitici collegamenti a nord, la classe dirigente che sa tener vivo l'amore per l'auto negli elettori è la medesima che, per esempio, non riesce a concretare un progetto per il treno da Calalzo di Cadore a Dobbiaco, né dar corso a un collegamento ferroviario di una ventina di chilometri da Feltre a Primolano per innestarsi rapidamente alla Valsugana e da qui all'asse del Brennero.

Vien fatto di sperare che un giorno amministratori pubblici e imprenditori responsabili di scelte che negano la mobilità alternativa e diffondono un fenomeno deleterio per la salute collettiva, quale il traffico a motore, siano chiamati a risponderne non solo sul piano

etico e politico, ma anche sul versante giudiziario (da garantista e riduzionista penale, mi accontenterei per costoro, ormai privi dell'auto blu, di una condanna a usare solo la bicicletta e i mezzi pubblici per un dato periodo di tempo: piú che un arresto, una liberazione...).

Al cospetto di un siffatto paesaggio economico e istituzionale, c'è da augurarsi che, seguendo l'esempio del *Transitforum,* anche in Veneto la mobilitazione sia massima: è dimostrato che pure i politici e gli ingegneri piú ostili e granitici – ormai costretti almeno a ridimensionare le loro bramosie di catrame – possono alzare definitivamente bandiera bianca davanti a dati empirici inconfutabili e alle pressioni popolari, prima ancora di essere mandati a casa. Oggi, in un quadro complesso e denso di conflitti di interessi aggrovigliati, è confortante che una popolazione scenda in piazza e, con azioni nonviolente di democrazia diretta, si riappropri dello spazio pubblico che le nega il diritto alla salute. È possibile organizzarsi e mobilitarsi per ottenere risultati concreti e immediati di diminuzione della sofferenza. E in questo modo, anche camminare, anzi, pedalare, almeno un po', dall'emergenza verso l'utopia.

In un volume su sport e socialismo[16], Stefano Pivato ricorda l'esperienza dei «ciclisti rossi» nell'Italia di inizio '900, nonché il ruolo della due ruote a pedali, alleata dei rivoltosi (e per questo messa al bando dal generale Bava Beccaris) in occasione delle giornate milanesi del 1898 o ancora l'appello per la bici come mezzo di propaganda politica lanciato, nel 1902, dai repubblicani romagnoli che utilizzavano il ciclismo come catalizzatore dei vincoli «di amicizia e di fratellanza tra i compagni di fede e per diffondere ovunque l'idea repubblicana». Senza addentrarmi oltre in questa affascinante scorribanda storica, lascio al lettore la riflessione sul portato libertario, solidaristico e umanizzante delle lotte in bicicletta del passato e del presente.

16 Stefano Pivato, *La bicicletta e il sol dell'avvenire*, Ponte alle Grazie, 1992.

Diario di un ciclista

La mia prima bicicletta era un cavallino bianco con le ruote azzurre sul quale trascorrevo giornate intere nel cortile di casa. Poi, venne una piccola graziella blu, sella e manubrio regolabili in altezza mi accompagnarono qualche anno, fino all'esordio per strada e a scuola. Anche piú tardi, nell'adolescenza, la bici era una compagna di avventura, come quando mi dovevo precipitare in radio prima che finisse un nastro nello studio deserto o quando arrivavo a scuola mentre già suonava la campanella e sentivo ancora abbaiare il cane del contadino sulla collina, un antipatico quattrozampe che dopo anni non aveva ancora capito che la mattina alle 8 meno un quarto ero sempre io a spuntare dal campo di grano, con le scarpe un po' infangate.

A proposito: cani e padroni di cani (come canterebbe Elio), ricordatevi che una vostra disattenzione può avere effetti particolarmente spiacevoli per i ciclisti. Portare a spasso il cane su stradine secondarie o su piste ciclopedonali utilizzando quei guinzagli lunghi dieci metri può rivelarsi pericoloso se sopraggiunge un ciclista; peggio ancora lungo le discese, dove basta un improvviso scatto “affettivo” del quadrupede a mettere a rischio l'equilibrio della bicicletta. A me è capitato piú volte di sentire ai polpacci il ringhio di un simpatico cagnolone ciclofobo; in altre occasioni, durante escursioni in mountain bike, l'avvistare in lontananza cani enormi in libertà mi ha indotto a repentine inversioni di marcia. Cani e padroni di cani!

Però, gli incontri ravvicinati con il migliore amico dell'uomo (o del *padrone*?) sono solamente un evento marginale: la vera minaccia al ciclista è rappresentata dalle automobili e dalla progettazione urbanistica a esse

subordinata (che è quasi la regola in Italia). Normalmente ai ciclisti nel traffico il programmatore italiano non pensa e se lo fa li relega a un ruolo marginale: è la bicicletta che deve adeguarsi alle automobili, mai viceversa; i grandi spazi d'asfalto sono per le vetture e gli altri mezzi a motore (in moto o parcheggiati), pedoni e ciclisti, invece, sgomitano e si pestano i piedi a vicenda.

Difficilmente si opera con uno sguardo d'insieme sul territorio e sulla città tracciando i pecorsi ciclabili in modo da consentire una mobilità comoda, completa e protetta tra le varie zone e all'interno di esse. Spesso i pochi percorsi ciclabili nascono e muoiono in modo rapsodico, senza una logica viaria, sono insicuri e abbandonano il ciclista sul piú bello. Quando arrivano i nodi piú complessi, intersezioni con strade molto trafficate oppure incroci inquietanti, anziché risolverli (con protezioni, sottopassaggi eccetera), si restituisce tutta la responsbailità al povero pedalatore, che sia lui a districarsi e a decidere se avventurarsi in quella giungla gassosa oppure parcheggiare la bici.

A Roma, alcuni anni fa, mi capitò di percorrere la pista ciclabile lungo il Tevere, se non ricordo male dalle parti del Foro italico, sulla quale, tra l'altro, oltre alla biciclette passava qualche spensierato motociclista: il mio breve tragitto “protetto” diventò ben presto una sorta di slalom urbano soffocato tra le auto – in moto o in sosta vietata - a viale Angelico e oltre. Anche altre esperienze romane mi hanno indotto a concludere che nella capitale la bicicletta è stata considerata da politici e tecnocrati al massimo uno strumento per il tempo libero (da usare nei parchi o qua e là lungo il fiume), non un mezzo di trasporto che potrebbe alleviare il forte impatto del traffico che deturpa la città: per quello si preferiscono gli amati, inquinanti e pericolosi scooter. Risultato: brividi assicurati al ciclista inesorabilmente assediato dai motori nel centro della favolosa città eterna. Eppure qualche novità parrebbe avanzare adagio, almeno a leggere i progetti della giunta capitolina, come

quello approvato nel febbraio 2004 per un nuovo tratto di ciclabile allo scopo di integrare la due ruote con i mezzi collettivi per «renderla competitiva con l'auto nei tragitti brevi», e i piani dell'Atac, che promette tra l'altro cicloparcheggi alle stazioni e facile accesso delle bici in metrò. Attendiamo non so quanto fiduciosi.

A Napoli, nell'estate del 2003, una mattina io e Daniela ci avventurammo malauguratamente in bici da casa sua, a Posillipo, alla stazione di piazza Garibaldi, per prendere il treno che ci avrebbe portati a Policastro, per una breve vacanza in tenda a Scario.

Arrivare alla stazione Centrale fu una sorta di percorso di guerra in cui verificare una molteplicità di guasti urbanistici. Via Posillipo, per cominciare, è una strada larga sulla quale ci sarebbe spazio per una fascia protetta riservata alle bici; peccato che l'intera salita sia anche un parcheggio continuo (macchine nelle strisce blu ma anche, sistematicamente, in divieto di sosta e zona rimozione) che occupa l'area destinabile alle biciclette e insieme rende la vita pericolosissima ai ciclisti, costretti in uno spazio ridottissimo, sfiorati dalle auto che sopraggiungono alle spalle e a forte rischio apertura portiera di quelle ferme. Interessante notare che pure il marciapiede è largamente impraticabile: in qualche punto è infelicemente stretto, in altri qualche genio ha pensato di piantarci i lampioni in mezzo (riducendone la fruibilità) anziché ai margini o sull'ampia carreggiata.

Finita l'odissea di via Posillipo e scesi al pittoresco lungomare del porticciolo di Mergellina, ci rilassammo un poco sul bel marciapiede di via Caracciolo, fino a Castel dell'Ovo, piazza Plebliscito e all'area pedonale di via Roma (di regola affollatissima di pedoni: convivenza improbabile con i ciclisti). Poi, a corso Umberto, ricominciò la battaglia: traffico caotico, macchine parcheggiate dappertutto, smog, marciapiede pieno di gente e intersezioni continue con altre strade. Rimanere sulla carreggiata era improbabile a causa dei cordoli di separazione delle corsie preferenziali con conseguente ri-

duzione sotto i minimi vitali dello spazio per le biciclette. Ai lati le auto parcheggiate con estrema creatività rendevano altrettanto off-limits la striscia d'asfalto. Utilizzare il marciapiede, cosa che facemmo per istinto di sopravvivenza, era alquanto problematico, per i numerosi pedoni da rispettare e per la continua necessità di scendere e salire, agli incroci con le strade, senza che fossero stati predisposti gli scivoli (eppure, se non per i ciclisti, dovrebbero esserci per i portatori di handicap in carrozzella o per i genitori che spingono i passeggini); il resto lo facevano le moto parcheggiate davanti allo scalino fino a ostruirlo.

Superati anche gli ultimi ostacoli, cioè le passerelle dei cantieri della metropolitana (ovviamente anche qui nessuno aveva pensato ai ciclisti), arrivammo in stazione e dopo un certo parlamentare con i colleghi, il bigliettaio trovò la soluzione all'inusuale problema del trasporto della bici in treno (che è possibile solo per una parte dei convogli e non su Eurostar, Intercity e Eurocity). Per fortuna la bellezza straordinaria del mare contrappuntato alle montagne del golfo di Policastro ci ripagò della sconfortante esperienza di ciclismo urbano. Che ripetemmo al ritorno in orario serale, per evitarci il peggio di una città incantevole soffocata dal traffico.

A Trento è interessante notare che le varie ciclopiste esistenti sembrano orientate, salvo eccezioni, soprattutto al tempo libero e al turismo.

Nei primi mesi del 2004 i frequenti divieti di circolazione per i veicoli piú inquinanti[17] hanno messo a nudo la debolezza di interventi improvvisati che non siano inquadrati nel contesto di un serio ripensamento del sistema dei trasporti. Nel caso delle chiusure al traffico per l'emergenza polveri sottili sono significative la

17 Provvedimento, peraltro, classista: le famiglie ricche con auto nuove, mamma, papà e figli, ognuno con la sua fiammante, possono liberamente plurinquinare, quelle povere devono affannarsi disperate. Meglio, allora, chiudere per tutti (o quasi) il traffico in centro e organizzare un servizio sostitutivo serio e articolato.

scarsità di controlli sulle trasgressioni e l'assenza di un'alternativa decente di mobilità per le persone (principalmente pendolari) provenienti da zone poco servite dal trasporto pubblico e prive di collegamenti ciclabili.

I nodi del traffico a motore a Trento, cresciuto a dismisura in centro città e nella cintura, rimangono sostanzialmente irrisolti e la *ragnatela* promessa di percorsi urbani protetti appare, pur tra qualche progresso, a uno stadio embrionale.

Se da un lato si sono create ciclovie pittoresche e curate, lungo l'asta dell'Adige (tra ferrovia e autostrada del Brennero) o lungo il Brenta in Valsugana, dall'altro si è lasciato ai margini un ragionamento sulla bicicletta integrata nel sistema dei trasporti. Certo, vanno fatti salvi tentativi sporadici e parzialmente riusciti, come le corse d'autobus verso i sobborghi di collina con il rimorchio per le bici; o altri esperimenti, utili principalmente per la loro funzione di testimonianza promozionale, quali l'intesa tra il Comune di Trento e la Coop per mettere a disposizione dei consumatori biciclette con carrello per la spesa.

Per fare un esempio di questo ritardo culturale, nel caso della Valsugana, che conosco perché al momento ci vivo, centri tuttaltro che disabitati sono di fatto pressoché orfani di un dignitoso servizio di trasporto pubblico e privi di un qualsivoglia collegamento ciclabile con la vicina Trento. Stiamo parlando di percorsi di pochi chilometri sui quali tutti i giorni si incolonnano, tra ingorghi (nelle ore di punta) e incidenti, migliaia di automobili di un pendolarismo obbligato cui si aggiungono un traffico turistico a tratti intenso e quello delle merci in transito, cresciuto drammaticamente, su una direttrice che per i Tir di mezza Europa rappresenta una scorciatoia economica (come noto, i costi sociali non li paga chi li produce) verso la pianura veneta orientale, un'alternativa gratuita all'autostrada del Brennero. Tale è l'allarme delle popolazioni che, con il consueto ritardo di chi chiude la stalla a buoi scappati, gli

enti locali valutano l'introduzione di un pedaggio per i mezzi pesanti; ma è probabile che il prezzo della riduzione del traffico sulla Valsugana sia la nascita di una nuova autostrada "sostitutiva": la Valdastico, tra il Vicentino e il Trentino. Nel frattempo, la superstrada della Valsugana resta un efficiente catalizzatore del trasporto merci su gomma, pur avendo colli di bottiglia nei tratti in cui manca la doppia corsia. Negli orari di *rush*, dato il pesante carico di traffico, ciò si traduce in sistematiche paralisi della viabilità alle porte di Trento.

Così la ricca Provincia autonoma, tutt'altro che una brillante paladina dell'ambiente (i Verdi stanno in giunta da piú legislature ma non si direbbe), mette in piedi un progetto ciclopico e nel 2003 apre un cantiere gigantesco per un tunnel di oltre quattromila metri che servirà a spostare l'imbuto avanti di una decina di chilometri e promette tutt'altra vita a camionisti e pendolari: basta code. Grazie alla generosità del panciuto ente pubblico, saranno in molti a decidere che in auto si può. Come recita orgogliosamente il sito Web provinciale, «170 mila metri cubi di calcestruzzo e 5 milioni e 800 mila chili di acciaio», per la mobilità del futuro...

Eppure con il budget impressionante (almeno 150 milioni di euro) di questa opera inutile, anzi, dannosa, perché promuove il traffico motorizzato, pagata da noi tutti, si sarebbero potute mettere in atto molteplici iniziative concrete almeno per sperimentare componenti di un sistema di trasporti ecologicamente sostenibile.

Dal mio osservatorio di valle mi appaiono urgenti l'integrazione reale del trasporto pubblico dei comuni vicini con il servizio urbano di autobus di Trento, per offrire subito ai pendolari una frequenza di corse appetibile; lo sviluppo del movimento passeggeri su rotaia (la promessa metropolitana di superficie, funicolari eccetera); la creazione di un collegamento ciclabile, illuminato e di dislivello contenuto, tra il capoluogo e i principali centri abitati, dato che, oggi, a parte strade e sentieri che si inerpicano nei boschi, in Val-

sugana c'è solo un tragitto alternativo alla superstrada, piuttosto trafficato e di notte completamente buio: talvolta, tornando dal lavoro, mi ci sono avventurato con una torcia da speleologo e una certa inquietudine in testa (a proposito: se l'obiettivo è facilitare e diffondere l'uso della bici, non andrebbero scartate a priori opere a basso impatto ambientale, sul genere *bici-lift*).

C'è, poi, il capitolo penoso del traffico merci in transito, da contrastare con pedaggi elevati e divieti che inducano gli operatori a orientarsi verso la ferrovia.

Appare possibile, a Trento, anche sperimentare nuove modalità per i parcheggi intermodali (che oggi offrono passaggi su bus navetta), creando percorsi protetti da qui al centro città e mettendo a disposizione dei viaggiatori che richiedono maggiore flessibilità di movimento anche biciclette tradizionali, modelli elettrici e/o con tettuccio, portapacchi e carrellino, servizi di facchinaggio per bagagli ingombranti, macchinine stile campo da golf per chi ha esigenze particolari[18].

La creatività pragmatica può consentire di introdurre in tempi brevi elementi in grado di fungere da substrato operativo e culturale sul quale sviluppare, nel periodo medio-lungo, purtroppo necessario, i sistemi di una mobilità rifondata, libera e sostenibile.

Invece, anche il caso di Trento, che pure in parte registra una qualche attenzione al trasporto alternativo (fino a sperimentare forme di *car pooling*: transito consentito nei giorni di chiusura alle auto con almeno due passeggeri), conferma che in Italia le priorità normalmente vengono rovesciate: prima spendere valanghe di denaro pubblico per rendere piú “fluido” il traffico a motore con nuove strade e parcheggi anche in centro, in altre parole per incentivare un uso comodo dell'auto; poi, progettare e (forse) realizzare con le poche risorse

18 Qualche inventore ipotizza anche futuribili tappeti mobili o simili innovazioni, per spostamenti comodi, rapidi e sicuri nelle città; altri invitano piú realisticamente a riscoprire l'economico tram o sue evoluzioni su scala ridotta, come il già noto mini-metrò.

rimanenti le opere intelligenti come i percorsi ciclabili, la metropolitana di superficie, lo sviluppo del trasporto pubblico, i deterrenti del traffico pesante eccetera.

Alla fine, in questo contesto, la bicicletta viene relegata a un simpatico ruolo folcloristico o poco piú.

Qualcuno penserà che il mio è un giudizio troppo severo, che in fondo posti come Trento qualche pista ciclabile ce l'hanno; ma qui non stiamo disquisendo "solo" di un'utopia possibile, parliamo innanzitutto di un'emergenza sanitaria che trascende il diritto alla mobilità. Il trasporto alternativo e pulito, se davvero fosse considerato (a ragione) una priorità assoluta, dovrebbe spingere a decisioni coraggiose che coinvolgano tutti. E, dove, se non in aree piccole e finanziariamente privilegiate, come il Trentino, è possibile sperimentare svolte radicali? Oggi paghiamo le scelte deleterie perpetuate per decenni, ma non possiamo aspettare i progetti di domani, il coraggio serve ora. A giudicare da ciò che mi scorre davanti agli occhi, quel coraggio non c'è; e una gestione oligarchica del potere di certo non lo coltiva.

Nel complesso, in Italia, sconcerta un'azione amministrativa schizofrenica che tende sostanzialmente a perpetuare e potenziare il modello di mobilità che sta soffocando un Paese primatista in fatto di diffusione dell'automobile e che ritiene di risolvere il problema continuando a incentivare l'uso della vettura privata.

Si celebra il mito del *motore pulito*, in realtà tutto si gioca sul livello di pericolosità delle emissioni inquinanti per ridurre quelle considerate, allo stato attuale, piú nocive, calando un velo pietoso su tutte le altre (eliminato il piombo dal carburante, sono rimasti biossido di azoto, ossido di carbonio, biossido di zolfo, polveri sottili eccetera, mentre esistono perplessità anche sulla reale intercettazione del benzene nei mezzi catalizzati). E anche i veicoli elettrici (auspicabili nell'immediato per salvare l'aria in città) e la promessa auto-H, che non sporcano (però, bisogna vedere come è stata prodotta a monte l'energia veicolata dall'idrogeno o accumulata

dalle batterie) non ci libereranno dagli altri effetti delle città intasate: l'invasione dello spazio, gli ingorghi, lo stress, l'inquinamento acustico, gli incidenti con vittime soprattutto pedoni e ciclisti, la riduzione dell'attività fisica e le relative conseguenze sulla salute, la socialità negata, il degrado paesaggistico.

Il Paese delle piazze, in altre parole, sembra aver perso memoria e identità urbanistiche. E pensare che anche in una megalopoli come Londra rinascono quartieri progettati per affidarsi principalmente alla piú efficiente, sana e sicura mobilità alternativa: le auto sono ospiti non graditi. Da noi, si dovrebbe saper rispondere almeno con potenziamenti del trasporto urbano e delle ciclopiste al soffocamento dei grandi centri e all'esodo dalla città alle frazioni, fenomeno – quest'ultimo - che, senza iniziative di supporto, contribuisce con un ipertrofico pendolarismo all'emergenza della mobilità e del suo impatto sull'ecosistema, sulla salute umana, sulla fauna. Non va, poi, dimenticato che l'elaborazione democratica di un ripensamento del modello dei trasporti dovrebbe essere accompagnata da riflessioni generali sull'organizzazione del lavoro (in particolare degli orari) e sulle dinamiche locali e globali dei mercati, che in un irrazionale girotondo delle merci tendono a mortificare la dimensione regionale.

Si può immaginare che ogni piccolo passo umanizzante, oltre a contrastare il pluridecennale paradigma automobilistico interiorizzato da noi tutti, possa introdurre nuovi elementi di critica del modello del lavoro e della sua centralità alienante e ossessiva nella vita umana. Tra chi si occupa di sostenibilità, qualcuno, per esempio, indica una settimana lavorativa di quattro giorni per nove ore (36 in totale) quale strumento per contenere le varie forme di inquinamento legate agli spostamenti, soprattutto nelle città.

Altri propongono, accanto all'incremento del telelavoro (modalità che, tuttavia, presenta aree critiche come il rischio di ridotta socialità e di un impegno tota-

lizzante), forme articolate di bonus orari e incentivi fiscali sulla base del mezzo di trasporto utilizzato dal lavoratore. In questo ambito sono impellenti scatti individuali e collettivi, privati e istituzionali, in grado di disturbare l'introiezione della pigrizia motoria (invece di usare il corpo per muoverci nella vita quotidiana, lo spremiamo nel tempo libero consapevoli dei rischi della sedentarietà: il fenomeno mi sembra un po' perverso).

Ragionare, discutere, confrontarsi per sperimentare nel nome della riduzione della sofferenza umana e dell'ecosistema dovrebbe essere il primo punto della nostra agenda quotidiana la quale, al contrario, ci offre regolarmente dibattiti alla tv pubblica e privata sul ritorno di moda delle bionde, vaniloqui del presidente del Consiglio sul paradiso terrestre che sarebbe l'Italia se fosse lui ad avere il 51% dei voti, fiumi di parole sui gran premi di Formula uno, discussioni polverose nelle quali si sovrappongono voci incomprensibili, altre amenità vendute come essenziali per la crescita civile e la qualità della vita, mentre si tratta di smisurati esercizi di distrazione collettiva. Per facezie come le malattie e le morti causate dal traffico, in tv c'è meno spazio che per il campionato di calcio di serie B.

Siamo di fronte a un'emergenza, ma la classe politica, con la connivenza di gran parte dei mass media e del mondo intellettuale, brancola nel buio e invece di preoccuparsi di tutelare veramente la salute pubblica, promette e celebra grandi opere e colate di cemento (raddoppi autostradali, alta velocità ferroviaria, ponte sullo Stretto), privatizzazioni che accrescono la precarietà nelle fasce deboli, tagli fiscali che riducono le risorse per i servizi universalistici in difesa del benessere collettivo. Come se i tormenti degli italiani fossero le code d'auto sugli Appennini o la durata del viaggio in treno da Roma a Milano.

Non c'è da stupirsi se nel momento presente di un'epoca in cui si adotta ingannevolmente il vocabolo *moderno* sovrapponendolo sul piano semantico a *mer-*

cato [neoliberista], l'Italia della mobilità segna il passo e registra ritardi inquietanti, forse culturali e antropologici prima ancora che politici e amministrativi.

Il Paese ha subíto piú di altri il fascino e l'ubriacatura automobilistica e oggi, di fronte a un allarme anche sanitario, la presa di coscienza collettiva fatica a tal punto da far apparire buona parte del lavoro utile solo come una semina per la generazione futura, non come un'azione impellente per salvare la vita qui e ora.

C'è, inoltre, da interrogarsi sulla credibilità delle politiche dissuasive nei riguardi dei mezzi a motore, in una ribalta nazionale che, nonostante un tasso di motorizzazione in crescita da record e ben sostenuto dal denaro pubblico, registra ricorrenti litanie dei produttori dei veicoli inquinanti che vengono proiettati sulle autostrade la cui profittevole gestione è in parte controllata da soggetti privati che su questo dannoso fenomeno consolidano imperi lucrativi. Al cospetto di questi poteri forti, che ci propinano furbescamente lo spot dell'auto immersa nella natura selvaggia, in quale misura sarà realmente praticabile un processo di conversione industriale che sfugga al ricatto della precarietà occupazionale e a simili effetti indesiderati?

Le testimonianze raccolte in questo volume dovrebbero dimostrare, quantomeno, che sperimentare è possibile e che l'integrazione tra la bicicletta e il trasporto collettivo e privato (che utilizzi i carburanti meno dannosi) può essere la carta vincente, in un'ottica progressiva e in un contesto sociale ed economico che non consente una conversione diretta e totale all'energia puramente metabolica evocata da Ivan Illich quale chiave di un'interazione compatibile dell'essere umano con l'ecosistema. L'obiettivo è una conversione produttiva, fondata su tecnologie meno aggressive, nella quale i mezzi alternativi e le loro ricadute su altre sfere della vita sociale possano occupare via via lo spazio anche economico dell'automobile (il quale, come abbiamo visto dai dati sulla spesa pro capite, in Paesi come

l'Italia è rimarchevole).

Putroppo, come si diceva, si manifesta una netta resistenza della classe politica e dei tecnocrati a cogliere il grido di sofferenza che si leva dalla società o a indicare alla popolazione scelte coraggiose di vivibilità. Il bisogno di una creatività intelligente per rifondare la mobilità è sempre più percepibile.

Talora si assiste a iniziative utili, ma effimere o accidentali, non inserite in un ripensamento radicale del sistema viario e dei trasporti. Il che ne comprime la portata e la capacità di riverbero complessivo.

In alcune città italiane, per fare un esempio, è stato introdotto un sistema di prestito gratuito di biciclette pubbliche le cui modalità, tuttavia, presentano limiti che ne compromettono gli effetti positivi. Per poter salire su una di queste bici speciali (cioè talmente riconoscibili da inibire ogni tentazione di furto) bisogna andarsi a registrare in un ufficio comunale, dove si ottiene una chiave corrispondente a un dato "punto parcheggio" nel quale bisognerà riporre il mezzo dopo l'uso. I limiti di questo sistema, aspetti burocratici a parte, sono dati dall'obbligo di riportare la bicicletta al punto di partenza (tra l'altro entro le 20.30).

Piú flessibile la soluzione, adottata una decina d'anni fa a Trondheim: la bicicletta si preleva inserendo al parcheggio una moneta da venti corone (circa due euro), con un sistema simile a quello dei carrelli del supermercato, e poi la si può lasciare in uno dei tanti punti sosta disseminati per la città dove si recupererà la moneta. La bici "abbandonata" fuori dai parcheggi diventa "di tutti" e potrà essere utilizzata da chiunque ne abbia necessità. L'impressione è non solo che le autorità italiane abbiano pensieri pressoché esclusivi per il traffico motorizzato, ma che nelle rare occasioni in cui programmano iniziative rivolte ai ciclisti lo facciano senza confrontarsi con i diretti interessati e scegliendo modalità per lo più incoerenti nei riguardi delle necessità d'integrazione nel sistema dei trasporti.

Di regola vengono meno anche iniziative quasi banali che, però, risolverebbero almeno in parte i problemi dei ciclisti. Un intervento semplice sulla strade è la segnaletica dedicata alle biciclette. Non i cartelli che indicano la sporadica presenza di una pista ciclabile, bensì indicazioni sistematiche di percorsi meno esposti al traffico a motore. Considerato che in Italia la rete ciclabile è limitata, sarebbe utile essere costantemente informati sulle vie alternative alle arterie principali, per evitare il peggio. Mi capita frequentemente di incontrare spaesati cicloturisti venuti dal nord o dall'est Europa, abbronzatissimi e carichi di borse, che si avventurano su strade particolarmente pericolose, perché ignorano la presenza di percorsi alternativi, spesso non facili da individuare anche su una buona carta stradale.

Una segnaletica speciale per le biciclette sarebbe preziosa e possibilmente dovrebbe indicare anche chilometraggi e dislivelli. Non è un'opera faraonica, diciamo un'ora di trivellazione del grande tunnel creatore di traffico? Probabilmente sarebbero utili, inoltre, cartelli particolarmente vistosi e convincenti che ammoniscano gli automobilisti a tenersi a distanza dai pedalatori, a sorpassarli solo in piena sicurezza, a evitare di sopraggiungere alle loro spalle strombazzando come se non bastasse il rombo sinistro del motore ad annunciare l'arrivo imminente di qualche zaffata di petrolio.

Osservare i malcapitati cicloturisti stranieri districarsi in punti ad alta concentrazione di auto, Tir e polveri sottili è una delle esperienze tristi che aiutano a mettere a fuoco il problema della convivenza impossibile tra mezzi a motore e biciclette, almeno dove i limiti di velocità non siano particolarmente bassi. E se una volta a spaventare in modo particolare erano soprattutto gli autocarri, oggi a dar manforte a questa categoria in crescita di utilizzatori delle strade sono le modaiole auto fuoristrada. Aumenta il numero di chi le sceglie ritenendole piú sicure per stazza e conformazione, piú pesanti e piú alte: una vera protezione. Infatti, lo sono,

per chi ci viaggia dentro; non certo per chi – ciclista, pedone o guidatore di vetture di modeste dimensioni – avesse la sventura di cozzarci contro.

Mentre l'Unione europea emana norme specifiche per la «protezione dei pedoni e di altri utenti della strada in caso di urto con un veicolo a motore»[19], con una serie di prescrizioni dettagliate su forme e materiali da impiegare per ridurre gli effetti degli impatti, cresce a vista d'occhio la quantità di fuoristrada e di altri mezzi pesanti che percorrono le nostre arterie viarie. In qualche caso ai fuoristrada vengono applicate ai paraurti anteriori le cosiddette “barre paracanguro” (bullbar) che risultano micidiali in caso di impatto con pedoni o ciclisti; tanto che, aspettando l'adozione della direttiva Ue, in alcuni Paesi si medita o si introduce (Danimarca) il divieto di questo “optional” utile solo a chi guida in ambienti realmente estremi e selvaggi, ma molto pericoloso nel traffico urbano.

Mi pare interessante notare che anche in questo contesto l'industria automobilistica, che nella tecnologia del motore in un secolo ha fatto passi da formica (sarà per fare un favore ai petrolieri?), svela la sua anima profondamente conservatrice. Le forme e i materiali delle automobili non sembrano necessariamente il frutto di indagini e progettazioni che diano la priorità all'incolumità dei passeggeri e degli altri utenti della strada in caso d'impatto. Queste valutazioni paiono subordinate a quelle estetiche e alla conservazione di alcuni punti fermi della produzione. Eppure verrebbe da chiedersi quanti danni alle persone si potrebbero evitare, se ci concentrassimo meglio sull'opportunità di prevedere impatti piú “morbidi” in caso d'incidente.

Sull'altro aspetto fondamentale, la velocità, sono rilevanti alcune indicazioni contenute in uno studio della sezione trasporti e sicurezza, ufficio analisi del

19 Direttiva emanata dall'Europarlamento e dal Consiglio dell'Unione europea nel quadro del *Programma d'azione per la sicurezza stradale* (2003/2010).

traffico, dell'Ente stradale norvegese[20] a supporto di una proposta per la riduzione dei limiti in città e nei centri abitati. Vi si legge, tra l'altro: «È ampiamente documentata la relazione tra la velocità e gli incidenti sulla strada. Quando la velocità aumenta, crescono il numero e la gravità degli incidenti. La riduzione della velocità ha l'effetto contrario. Allo stesso tempo, è dimostrato che il livello della velocità sulle strade è elevato e in parte in crescita, nonché che una quota significativa di utenti non rispetta i limiti. Un provvedimento, chiaramente il piú efficace sulla velocità, è far rispettare i limiti. L'Istituto di economia dei trasporti ha calcolato che ciò ridurrebbe del 20% circa il numero dei morti, cioè piú o meno sessanta persone».

Il documento, che si occupa per competenza dei limiti da stabilire e solo in parte delle modalità per farli rispettare, richiama l'indirizzo del Parlamento secondo il quale la programmazione deve basarsi sull'obiettivo generale di ridurre a zero le morti e le lesioni permanenti causate dal traffico. «Sappiamo», si legge ancora nel rapporto, «che il 33% degli incidenti con danni alle persone avviene nei centri abitati, dunque l'indirizzo parlamentare ha particolare rilievo in questo contesto e la determinazione dei limiti di velocità è significativa nel lavoro sulla sicurezza del traffico. Nei centri abitati il problema principale è rappresentato dai conflitti tra mezzi a motore, pedoni e ciclisti».

Il rapporto indica la sovrarappresentazione delle categorie di utenti deboli della strada nelle statistiche sulle vittime degli incidenti nei centri abitati e ricorda che già nel 1996 le autorità nazionali preposte alla programmazione del traffico invitavano le municipalità a estendere la riduzione del limite di velocità a trenta chilometri orari nei centri abitati privi di incroci sicuri per ciclisti e pedoni. Il documento si sofferma in una disamina dettagliata degli strumenti utilizzabili per ac-

20 Statens Vegvesen, Transport-og trafikksikkerhetsavdelingen, *Fartsgrenser i byer og tettsteder*, Oslo, febbraio 2002.

crescere il rispetto dei limiti prescritti: la segnaletica, ma soprattutto i dissuasori di velocità, frequenti e ben congeniati (di solito collinette di asfalto a distanza anche molto ravvicinata fra loro, poche decine di metri).

Lo studio cita i dati provenienti da undici diverse indagini da cui emerge tra l'altro che un calo sensibile dei danni si ha con l'abbassamento del limite: meno 3,5% di sinistri con lesioni alle persone per ogni chilometro orario di riduzione. La percentuale sale al 4,5% di feriti evitati se al nuovo limite si accompagna la realizzazione dei dissuasori di velocità. In linea generale, l'introduzione delle «zone 30» con sbalzoni di rallentamento ha determinato un calo degli incidenti con feriti tra il 40% e il 60%.

A proposito di contenimento della velocità che, come noto, ha anche effetti positivi sull'inquinamento (meno corri, meno consumi, meno sporchi), in Francia, all'inizio di aprile 2004, la commissione per la sicurezza stradale ha presentato un dossier al governo nel quale si suggerisce di rendere obbligatorio su tutte le auto il limitatore automatico.

Il comando elettronico, già installato su alcune vetture, viene attivato premendo un pulsante e disattivato con il pedale del freno. In questo modo è possibile conservare la velocità desiderata, ma a determinarla sarà sempre la volontà del conducente; diverso sarebbe se vi fosse – come nel caso dei semafori che assicurano il verde ai bus di Trondheim – un dispositivo di comunicazione radio in grado di interagire con il computer di bordo e di impedire dall'esterno il superamento del limite; ma questa, forse, è quasi fantascienza...

Il trasporto impazzito

Banane "tedesche" e catene di Tir sulle Alpi

La lucida analisi di Helmut Moroder (esponente della Cipra, Commissione internazionale per la protezione delle Alpi), qui ripresa da un vecchio ma assai eloquente articolo[21], ci aiuta a ricostruire il mosaico del generale impazzimento del sistema dei trasporti nel continente europeo e in Italia in particolare.

«Il problema dei trasporti», spiega lo studioso altoatesino, «è ormai all'ordine del giorno di tutte le amministrazioni comunali, delle province, delle regioni e dei governi statali. Le Alpi però hanno una peculiarità che rende la loro salvaguardia particolarmente delicata e necessaria: sono un territorio estremamente sensibile e molti studi scientifici dimostrano che qui gli effetti di azioni umane e di emissioni di inquinanti risultano piú gravi che in pianura. Questo è un dato abbastanza logico e comprensibile: un bosco danneggiato mette a repentaglio la stabilità dei pendii, e conseguentemente anche la sicurezza dei fondovalle, pregiudicando così tutta la vivibilità del territorio alpino.

«Poi, qui si verificano fenomeni atmosferici piuttosto interessanti. Nelle Alpi d'inverno si ha l'inversione termica, per cui l'aria piú fredda si deposita nel fondovalle, e strati caldi si spostano piú in alto, per cui non c'è miscelazione. Così, d'inverno ci troviamo con altissime concentrazioni di inquinanti nelle vallate alpine, paragonabili a quelle delle città dove però quando scatta l'allarme smog, si circola a targhe alterne. Invece

21 Quanto qui riportato si basa sui contenuti di un lungo testo pubblicato nel 1999 dalla rivista bilingue *BZ1999* di Bolzano.

sulle Alpi si tende a ignorare questo stato di cose, anche perché, essendo il territorio una meta turistica importante, potrebbe risultare controproducente pubblicare i dati sull'inquinamento atmosferico.

«E poi c'è l'inquinamento acustico. Nelle valli abbiamo effetti di echi, di rimbombi tali che spesso, a distanza di uno-due chilometri ci sono ancora livelli sonori alti, invece in pianura decrescono in fretta.

«Da un'indagine è emerso che nel territorio alpino abbiamo circa il 70% di traffico non commerciale interno, prodotto da chi vive nelle Alpi, in tutto circa 11 milioni di persone, poi abbiamo un 20-25% generato dai turisti e infine c'è una quota del 5-l0% di veicoli in transito. Per il trasporto delle merci abbiamo meno del 70% di traffico interno e oltre il 30% di transito.

«Bisogna quindi fare un grosso sforzo innanzitutto sulla mobilità interna delle Alpi. Tuttavia, il traffico in transito e quello turistico sono importanti, perché convergono nelle stagioni turistiche invernali ed estive (soprattutto nei fine settimana) e sugli assi viari principali, con la conseguente concentrazione fortissima di inquinamento localizzato nel tempo e nello spazio. Il traffico in transito delle merci e quello turistico, pur se percentualmente limitati, costituiscono un nodo problematico dal punto di vista dell'inquinamento acustico e atmosferico, nonché della capacità infrastrutturale.

«Prendiamo il traffico merci. Nel 1970 attraverso le Alpi venivano trasportate 27,8 milioni di tonnellate, di cui 21,7 (78%) su ferrovia e solo i rimanenti 6,1 (22%) milioni di tonnellate, su strada. Dal '70 in poi sono state aperte le grandi arterie autostradali, il Brennero, piú tardi Tarvisio, il Gottardo, il Sempione, la Torino-Lione e il Frejus. Ciò ha capovolto la situazione. Nel 1996, per esempio, considerando le Alpi solo da Ventimiglia a Tarvisio, si è registrato un trasporto di 110 milioni di tonnellate, che corrisponde a un aumento del 400% in 26 anni. E la cosa piú drammatica è che la ferrovia ha incrementato poco la quantità trasportata: l'aumento è

avvenuto tutto su strada. Nel 1996 abbiamo il 65% di merci trasportate su strada attraverso le Alpi e soltanto il 39% su ferrovia».

Lo studioso bolzanino ha una risposta precisa a ciò che, a questo punto, appare come un interrogativo fondamentale: da che cosa è dipesa l'esplosione del trasporto merci registrata negli ultimi trent'anni?

«La domanda», osserva Moroder, «è legittima, perché non è che nel 1970 fossimo nel medioevo; già allora i livelli di consumo erano abbastanza alti, e non è pensabile che il singolo cittadino europeo consumi oggi quattro volte di piú di allora. Non c'è stato nemmeno un incremento di popolazione che possa spiegare il fenomeno. No, l'aumento, che interessa tutta l’Europa, deriva da una forte spinta dell'industria alla frammentazione e specializzazione delle produzioni. Sempre di piú uno stesso prodotto viene lavorato in diversi stabilimenti, in Polonia, in Europa centrale, in Italia: viaggia da un paese all'altro prima di essere finito. Un girotondo favorito dalla logica dell'economia di scala (piú produco, piú basso è il costo unitario), ma anche dai bassissimi costi dei trasporti. Molte aziende tedesche, francesi, italiane, inglesi, hanno trasferito le loro sedi di produzione in Paesi dove la manodopera costa meno, per risparmiare sulla produzione».

Moroder non tralascia un accenno alle responsabilità dirette e indirette di Bruxelles, comprese quelle addebitabili ad alcuni aspetti del regime delle sovvenzioni europee all'agricoltura. «La Grecia», osserva, «è il piú grande produttore di yogurt in Europa, ma non ha mucche: il latte utilizzato proviene quasi tutto dalla Germania del nord. Poi, la Grecia, che è anche un potente consumatore di yogurt, lo esporta di nuovo verso l'Europa centrale. Sono cose alquanto assurde che trovano spiegazione nei sostegni europei all'esportazione di latte e soprattutto nel costo irrilevante dei trasporti. Così, per esempio, l’Italia importa molto ferrovecchio dalla Germania, intorno ai due milioni di

tonnellate annue, lo ricicla nelle fonderie di Brescia e poi lo riesporta in forma di acciaio da costruzione in Germania. Per non parlare dei Tir carichi di acqua minerale che attraversano i confini...

«Non c'è limite alla follia di questi traffici: la bresaola della Valtellina, carne rinomata, è prodotta in buona parte con i manzi provenienti dall'Argentina; i pizzoccheri della Valtellina col grano saraceno che viene dalla Cina. Questo non si dice, come pure non si dice che lo speck della provincia di Bolzano è prodotto per lo piú utilizzando maiali provenienti dall'Olanda e in parte riesportato in Germania con un marchio Doc-Südtirol e l'avallo dell'Unione europea. Altre storie forse, ormai note, riguardano le patate: l'Italia ne esporta in Germania circa 250 mila tonnellate all'anno e ne prende altrettante dai Paesi Bassi. Ma non sarebbe piú breve trasportare dall'Olanda alla Germania queste patate?

«Insomma, stiamo parlando di trasporti insensati, resi possibili dai bassi costi. Si stima che chi trasporta merci su strada copre solo una minima parte dei costi sociali che produce: c'è chi dice il 12% e chi il 50%. Comunque sia, anche gli studi ufficiali, quelli dei ministeri, non si spingono oltre il 60%. E quando si parla di costi bisogna tenere conto di tutti i fattori. Ci sono i costi della costruzione, dell'utilizzo e della manutenzione dell'infrastruttura, ma ci sono anche i danni provocati all'ambiente e alla salute, nonché gli incidenti. Un dirigente delle ferrovie svizzere ha citato uno studio recente, secondo il quale nella Confederazione il 30% dei costi ospedalieri sono dovuti al traffico stradale: chi paga è la collettività, non l'utente della strada.

«La stessa Unione europea, che non è particolarmente sensibile ai problemi ambientali, in un *Libro verde* sosteneva che i costi prodotti dai trasporti (il cui 95% va attribuito al traffico stradale) ammontano al 5% circa del Pil dei Paesi membri.

«Come nell'ambito energetico, anche nel traffico, è necessario introdurre la realtà dei costi. L'Europa

dice libera concorrenza in libero mercato. Bene, noi non siamo mai stati grandi sostenitori di questa idea, ma se vogliamo accettarla, allora facciamo sul serio e siamo onesti, perché qui il costo del trasporto viene truccato, è altamente sovvenzionato e pagato dalla collettività. Oggi posso produrre birra ad Amburgo e venderla a Monaco allo stesso prezzo, anche se la distanza è di mille chilometri: non può esistere...».

Non convince lo studioso bolzanino neanche la frettolosa giustificazione, regolarmente sfoderata dai rètori del mercato, secondo la quale il carosello dei trasporti è un prezzo da pagare per la stabilità e l'occupazione. «Se fosse così», sottolinea Moroder, «uno potrebbe anche riconoscere che allora un prezzo va pagato. La realtà, però, è diversa. Uno studio recente ha dimostrato che dal 1992 al 1996 in Europa, a fronte di un aumento del trasporto merci del 32%, c'è stato un aumento del Pil del 7% circa. Ma il fatto grave è che nello stesso periodo il numero degli occupati è sceso del 2,5% e anche il potere d'acquisto del singolo cittadino europeo è sceso del 2% circa».

Vista dall'Italia, la colonizzazione del territorio a opera dei Tir potrebbe far sorgere interrogativi sullo stato dei porti di mare. Moroder ricorda che anche qui le potenzialità di un sistema alternativo sono mortificate. «Negli ultimi 15 anni», ricorda, «hanno avuto uno sviluppo importantissimo i porti dell'Europa del nord, soprattutto Rotterdam ed Amburgo. Metà della merce che raggiunge l’Europa via mare viene scaricata qui. Significa che la merce che arriva via acqua raggiunge poi l'Europa del sud, e quindi anche l'Italia, su strada o comunque via terra. Qualcuno sostiene che nel 1996 tutte le banane giunte in Italia sono passate attraverso le Alpi. E sappiamo che le banane arrivano dall'Africa o dal Sud America, non certo dal nord: è assurdo.

«Questa tendenza è stata perlomeno un po' ridimensionata dall'apertura del porto di Gioia Tauro, che è diventato il piú importante dell'Europa meridionale.

Quindi è in atto uno sviluppo abbastanza interessante, tuttavia, non si sono visti riflessi sulla riduzione del traffico transalpino. Anzi, secondo studi Ue, da qui al 2010 il trasporto attraverso le Alpi crescerà ancora del 75% (altre indagini parlano del 100%) per le merci e del 50% per le persone. Con le infrastrutture attuali non ce la facciamo, non è pensabile. I responsabili politici non possono stare a guardare. Realizzare autostrade è sempre piú difficile se non impossibile: la popolazione non è disposta a tollerare nuove arterie attraverso le Alpi, credo non passeranno progetti come l’Alemagna, che doveva collegare Venezia con Monaco passando per la provincia di Belluno e l'Alto Adige».

Quanto alle soluzioni, Moroder ricorda i piani di nuovi assi ferroviari da nord a sud e anche da est a ovest (da Lione passando per Torino, Trieste e fino a Kiev) varati a Bruxelles.

«Ma se vogliamo entrare nel merito della linea progettata attualmente da Verona a Monaco», precisa l'esperto, «va rilevato che la sua lunghezza di 410 km verrà realizzata per un 58% (238 km circa) sotto terra, con una galleria di base molto lunga, 52 chilometri, sotto il Brennero. Abbiamo fatto un'analisi della situazione delle ferrovie sulle Alpi, considerando gli assi importanti a doppio binario (Torino-Lione, il Lotschberg, il Gottardo, il Brennero e Tarvisio) e siamo andati a vedere quanto trasportano e quanto potrebbero effettivamente trasportare. Abbiamo voluto essere realisti e non forzare troppo; la capacità di una linea a doppio binario è senz'altro 25 milioni di tonnellate all’anno. E ciò deriva da un semplice calcolo: su queste linee possono transitare 220 treni al giorno, cosa piú che sopportabile, con la tecnologia moderna. Se di questi treni 140 vengono destinati al trasporto delle merci per 600 tonnellate ognuno, arriviamo in 300 giorni a 25 milioni di tonnellate. E questa è una capacità molto realistica.

Al momento sul Frejus si trasportano 9,7 milioni di tonnellate annue, che corrisponde al 39% della capa-

cità; sul Sempione 4 milioni, pari al 16%; sul Gottardo 11,7 milioni (47%); sul Brennero 7,9 milioni (32%); sul Tarvisio 4,9 milioni (20%). Complessivamente, si trasportano 39 milioni di tonnellate su cinque attraversamenti ferroviari, che corrispondono al 31,2% della capacità effettiva che con 125 milioni supera quanto oggi viaggia attraverso le Alpi su ferrovia e su strada».

Moroder ricorda che Paesi di transito come la Svizzera, sia pure tra le difficoltà derivanti dalle reazioni straniere, stanno cercando di «internazionalizzare» i costi del trasporto merci su gomma e di mettere gli utilizzatori delle strade di valico di fronte alla bolletta da pagare per risarcire i danni causati a popolazioni locali sempre piú esposte e sensibili ai rischi per la salute e per l'ambiente. Quanto all'Italia, si additano i pedaggi autostradali, troppo generosi con i Tir per indurre le aziende a preferire la rotaia. «Le tariffe», sostiene Moroder, «sono uno strumento importante su cui far leva per trasferire il traffico merci su ferrovia nel giro di pochi mesi. Tra l'altro così vanifichiamo anche gli sforzi degli altri Paesi per rendere il treno immediatamente concorrenziale. La lobby trasportistica esercita potenti pressioni a Bruxelles, affinché quanto la Ue scrive nel *Libro verde*, cioè che chi usa le strutture di trasporto deve coprirne i costi, rimanga lettera morta».

In questo quadro il governo italiano di centrodestra appare decisamente schierato con gli autotrasportatori, come dimostra la vicenda austriaca a Bruxelles, nella quale, durante il semestre di presidenza italiano, è emersa la netta volontà di cancellare progressivamente il sistema degli ecopunti varato da Vienna per contingentare il traffico dei Tir in transito, in attesa di una legislazione organica europea sui risarcimenti a carico di chi produce i costi sociali del trasporto.

Per ora, chi sporca continua a pagare molto poco: si comincia con l'esenzione per gli autocarri a *bassa* emissione inquinante, decisa nel dicembre 2003 su proposta italiana, con l'obiettivo di arrivare nel 2006 a

un'apertura generalizzata del traffico sul Brennero. Ciò significa che già nel 2004 i Tir in transito attraverso l'Austria saranno almeno 800 mila in piú rispetto al milione e 700 mila dell'anno prima. Vienna, isolata nella Ue, si affida a contromisure come l'estensione del blocco della circolazione dei mezzi pesanti di notte, nei week-end e in altri periodi delicati, le limitazioni della velocità, i divieti di sorpasso e altri provvedimenti.

Il problema europeo dei trasporti, dunque, rimane aperto e non rassicura chi si preoccupa seriamente dei danni causati dal trasporto su gomma, la prospettiva indicata a Bruxelles nel 2004, con le aspettative riposte su una nuova direttiva sulla *internazionalizzazione* dei costi ambientali che ipotizza una tassa sui trasporti pesanti proporzionale al chilometraggio effettuato.

Anche a Bruxelles il tema della mobilità e dei trasporti richiede uno scatto epocale che non c'è.

Il che spiega le mobilitazioni popolari contro il traffico, che paiono destinate a crescere. Speriamo anche nel nostro Paese.

Percorsi

La fatica, la solitudine, la meditazione, il rapporto con lo spazio e con il tempo, spaesato sulla bicicletta, per dimenticare le catene d'asfalto avvolte dal gas di file ininterrote di auto e di Tir.

Da modesto figlio della bici da corsa, amo i percorsi lunghi, che evocano i pionieri impolverati del ciclismo, lontano dalle strade principali, quando possibile (di rado) sulle piste ciclabili. Sulle piccole strade di montagna o di collina le circostanze ambientali a volte rianimano quel rispetto che nel traffico intenso svanisce perché bisogna sbrigarsi, non essere solidali con gli altri. Sulle stradine può capitare che un'auto, invece di sfiorarti a 90 all'ora, rallenti e ti stia a ruota in attesa di uno slargo che le consenta un sorpasso morbido, a debita distanza, evitandoti la classica accelerata diesel in faccia. Quest'ultima, così come le nubi di polvere alzate dalle macchine sullo sterrato, spesso ti costringe a rallentare l'ascesa o a fermarti e tornare un po' indietro per aspettare che il vento ripulisca un poco l'aria d'un tratto irrespirabile, nel verde, tra i pini e un ruscello.

Dalle Dolomiti a Firenze

Uno dei ricordi piú belli dei percorsi in bicicletta su strade generose con i ciclisti è segnato nei miei appunti dell'estate 2003: da Dozza a Firenzuola, in una delle tappe di un viaggio da Belluno a Firenze. Ero arrivato a Dozza lasciandomi alle spalle, il giorno prima, 240 chilometri, oltre nove ore di sella a combustione rigorosamente vegetariana, non propriamente suggestive, da Trento alle porte di Bologna. Un tratto iniziale sulla ciclabile dell'Adige, fino alla zona di Ala, poi la

ricerca di strade secondarie per attraversare Verona e proseguire in un reticolo fra piccoli paesi della pianura padana, con il conforto di una buona cartina (scala 1:50.000) studiata attentamente prima della partenza. Avevo ridotto al minimo l'attrezzatura per sentirmi piú libero e non appesantirmi: sulla bici da corsa solo un borsellino appeso al manubrio, un altro triangolare al telaio e un terzo, minuscolo, sotto la sella.

In precedenza, da Belluno a Trento, circa 120 chilometri, avevo percorso la pedemontana che costeggia a nord, in un ripido saliscendi, la Valbelluna fino a Feltre, con dolci vedute panoramiche sull'ampia valle del Piave. Poi, superata la tentazione di una pausa in birreria a Pedavena, nella zona di Fonzaso si era reso necessario percorrere alcuni chilometri sulla statale del Grappa, molto trafficata ma larga abbastanza per poter pedalare fuori della striscia che delimita la carreggiata. Giuntò ad Arsiè, in piazza, avevo imboccato la strada di Cima Campo – Col Perer, che si fa via via piú stretta e selvaggia, fino allo scollinamento a quota 1400. Si tratta di una via poco frequentata dalle auto e nota ai ciclisti perché vi transita la gran fondo Campagnolo.

Altre volte avevo scelto i passi dolomitici fra Trento e Belluno, il San Pellegrino, il Rolle, il Pordoi; ma qui bisogna fare attenzione al giorno e all'orario: sconsiglio di affrontare la salita dopo le 10-11 del mattino o di domenica, troppe auto e moto (i centauri spesso scambiano i passi per un velodromo). Vedremo se andrà in porto l'ipotesi, al vaglio delle amministrazioni delle tre provincie dolomitiche, di far pagare un pedaggio ai mezzi a motore, ho molti dubbi. Per ora sembra certa solo una chiusura “dimostrativa” dei valichi piú frequentati, nel corso dell'estate: una giornata di disintossicazione dedicata a ciclisti e camminatori.

Ma torniamo alla strada prealpina per Cima Campo, al confine tra il Bellunese, il Vicentino e il Trentino: s'inerpica dolcemente nel verde offrendo scorci emozionanti verso le Dolomiti, a nord, e l'altopiano di

Asiago, a sud. Poi, picchiata verso la valle del Tesino e infine l'ondulata Valsugana, dove per me partirà la lunga tappa, nell'asfissiante caldo di luglio, con destinazione Bologna. Qui, la sera, mi attende il mio amico Lorenzo Guadagnucci, che mi porterà a casa sua a Dozza, un po' piú a sud, a due passi da Imola. Il centro storico del paesino, pittoresco e quieto, caratterizzato da una serie di murales, rinvigorisce le mie aspettative per la tappa dell'indomani, che avevo individuato sulla cartina con molta pazienza.

La lunga e piacevole colazione con Lorenzo si è presa gran parte della mattinata e sono in sella quando il campanile suona mezzogiorno. Il sole batte forte e le due borracce d'acqua, minerali e fruttosio dureranno poco, poi toccherà alle fontane e alle barrette energetiche. Già i primi chilometri in direzione sud-ovest, lungo il torrente Sellustra, confortano l'immaginario delle sere in cui esaminavo la cartina (distanze, dislivelli, dimensione dei centri abitati) per individuare un percorso sicuro. Il primo tratto è pianeggiante e a un certo punto intravedo la sagoma di un ciclista qualche centinaio di metri davanti a me: come spesso accade in circostanze simili, il desiderio di condividere per un po' le fatiche con un compagno di strada induce a spingere sui pedali per entrare nella scia del battistrada. Che in questo caso si rivelerà essere una ragazza, apparentemente straniera, che sta in sella come un professionista del pedale. Ci diamo un paio di cambi e poi la strada comincia a salire, io non mi volto e – impressionato dall'aspetto serioso e agonistico della giovane pedalatrice – cerco di tenere un ritmo abbastanza sostenuto; poco dopo mi giro e la ciclista dal volto nordico non c'è piú: faceva solo una sgambata in pianura.

Per me, invece, comincia un'inedita ascesa solitaria in un paesaggio selvaggio, quasi lunare: mi sembra di essere nel cuore di un deserto americano solcato dai canyon e dalle ombre rosse, con gli indiani che ti spiano dall'alto. Il verde si confonde nelle tonalità grigiorosse

dei sassi e la metropoli è all'improvviso un'idea vaga e remota. E io, *bike-boy*, tra Kerouac e John Wayne, cavalco a pedali le praterie dell'immenso.

Mi sono lasciato alle spalle l'incrocio per Pieve di Sant'Andrea e poi quello per Il Castello, controllo la cartina e tiro dritto su una strada che si fa via via piú stretta e affascinante; le automobili rarissime, le sento arrivare in lontananza, sono timide e mi rispettano.

Un vecchio signore con l'aria del contadino mi saluta con un cenno del capo da una Panda verde; solo un camion decrepito carico di legname, che sale piano emettendo un orribile fumo nerastro, mi spinge a fermarmi ai margini della carreggiata e a ridiscendere un po' in attesa che cambi l'aria. Poi, punto verso Gesso, Cuviolo, Sassoleone e il percorso si fa quasi pianeggiante, leggermente ondulato, immerso nella natura e salutato qua e là da case isolate e fattorie. Le emozioni sono straordinarie, sembra un viaggio fuori del tempo e dello spazio. I saliscendi si fanno vertiginosi, ecco Belvedere, Castello Alidosi e Piancaldoli che mi porta a sfiorare quota mille, uno sguardo nel vuoto pieno di universo e di mistero, e poi giù, verso Carburaccia. Cinquecento metri di dislivello appena guadagnati se ne sono andati nel sorriso di una discesa seguita da una nuova arrampicata. Le gambe, strano ma vero, girano meglio del giorno prima, come se gli oltre duecento chilometri macinati non pesassero affatto, come se fosse normale vivere pedalando. Ecco Peglio, nuovi saliscendi, vedute mozzafiato immerse nel verde, e all'improvviso, laggiù, l'ammiccante Firenzuola.

Approfitto di una fontana e di una panchina di un piccolo parco, poi esploro il centro e attraverso la piazza assolata. Una piccola gelateria aperta alle 3 del pomeriggio è quasi un miraggio; la coppa sarà gigante e il caffè immancabile. Un tuono rovina l'incantesimo e le prime gocciolone mi preannunciano uno spiacevole acquazzone; osservo la piazza bagnarsi e mi preparo al peggio. Ma il temporale era un bluff e pochi minuti

dopo il sole sta già asciugando tutto. Si torna in sella, a faticare in salita, su, verso Rifredo, Barco e il Giogo di Scarperia che mi riporta a quota 900. Lo scollinamento con la picchiata verso Scarperia segna la fine del paese incantato. A San Piero a Sieve decido che se voglio sperare di prendere il treno per Roma che parte attorno alle 7, devo fare la strada piú veloce, la statale che scende dalla Futa, sperando che non ci sia molto traffico. L'impatto, invece, è abbastanza traumatico: non ero piú abituato alle auto che sorpassano in continuazione. A Vaglia vorrei prendere un treno, ma dovrei aspettare troppo e allora mi butto a testa china negli ultimi saliscendi, finché a una curva in discesa mi appare Firenze illuminata dal tramonto: sono trascorsi oltre cento chilometri da Dozza e l'orologio segna quasi le 7.

Arrivo in stazione dopo varie avventure nel traffico urbano, tra cantieri e segnali indecifrabili, ma il mio treno per Roma è andato e il prossimo aperto alle bici partirà due ore dopo. Sarò a Roma poco prima dell'una di notte, mi aspetta il mio amico Roberto Carvelli che mi ospita nel suo appartamentino al Pigneto.

In realtà, sulla mia cartina il lungo segno di evidenziatore giallo continua da Firenze fino a Napoli, per Montevarchi, Ambra, Lucignano, Castelluccio, Celle San Rigo, Tuscania, Cappuccini, Cori, Norma, Sezze, Priverno, Fondi, Itri, Saturnia, Castelforte, Falciano e giù giù, Mondragone e altri luoghi rimasti per ora solo nomi sulla cartina dai quali avrei raggiunto Pozzuoli e infine la dolce salita di Coroglio e l'ingresso a Posillipo. Ma non c'è tempo, domani, dopo pranzo, io e Daniela abbiamo un appuntamento a Ischia, così il mio terzo giorno di viaggio lascerà poco spazio ai pedali, giusto il tempo di scendere dal treno a Villa Literno, in una stazione deserta che contrappunta un sole secco da Arizona profonda, e di farsi un paio d'ore pianeggianti che a questo punto sembrano niente. Sulla salita di Coroglio raggiungo un cicloturista in mountain bike, carico di borse; è spagnolo, avrà cinquant'anni, sta andando a

Pompei e il suo viaggio è cominciato un mese prima a Santiago de Compostela: un pellegrino della bici.

L'incanto napoletano

La Campania, con i suoi contrasti tra acqua e roccia, il perduto orizzonte del mare e delle vette custodite qua e là dalle torri saracene, è un territorio meraviglioso per i ciclisti; peccato che le infrastrutture e i comportamenti stradali in molti contesti scoraggino perentoriamente i pedalatori.

Tuttavia, se si fa eccezione per l'area e la cintura urbana e per altre zone di urbanistica selvaggia e ardua accessibilità ciclistica (in prima fila la fascia vesuviana), sarà gradevole esplorare il territorio, magari con l'aiuto di qualche passaggio in treno, alla ricerca di stradine poco battute dalle auto, per esempio affacciandosi alle colline che sovrastano la penisola sorrentina, attorno a Sant'Agata sui due Golfi. Muniti di mountain bike ci si può anche avventurare sullo sterrato e abbandonare la bici, per qualche divagazione sui sentieri del trekking, e raggiungere punti particolarmente panoramici.

Ma per un ciclista incallito sarà difficile sottrarsi al fascino e alla tentazione del Vesuvio, temuto sovrano del Golfo di Napoli, padrone di un panorama impareggiabile sul Mediterraneo. Purtroppo, non sono nelle condizioni di descrivere l'ascesa su due ruote al vulcano; però, avendo percorso a piedi, in pieno agosto, la strada da Ercolano al cratere (sentieri off-limits), posso dire che gli oltre mille metri di dislivello non erano caratterizzati da traffico intenso e la cosa piú preoccupante erano i disinvolti bus navetta (e un americano che ci offrì un passaggio al ritorno, ma a metà discesa aveva già bruciato i freni della macchina).

Sull'altro versante del Golfo, l'incantesimo continua, ma esplorarlo in bici è tutt'altro che agevole e sicuro. Un vero peccato, considerate le bellezze architettoniche, paesaggistiche e naturalistiche degli antichi

Campi Flegrei e dintorni, peraltro non risparmiate dalle ferite dell'abusivismo edilizio. I tragitti ciclistici devono sostanzialmente solcare le strade occupate dalle auto: è richiesta dunque molta prudenza e attenzione, con supplementi di equipaggiamento per rendersi visibili agli automobilisti (palette catarifrangenti, bandierine fluorescenti su stilo di plastica colorata affisse al portapacchi eccetera).

Potremo così oltrepassare l'antico Arco Felice, che sovrasta la via, ed entrare nella macchina del tempo della zona archeologica di Cuma, una delle piú importanti d'Italia. La prima colonia greca sulla terraferma, poi sannita e romana, distrutta dai Mori mille anni fa, conserva i resti della sua gloriosa civiltà, compreso l'Antro della Sibilla, da attraversare a piedi tra storia e leggenda ricordando il virgiliano Enea che qui chiedeva lumi alla celebre profetessa prima di affrontare la discesa agli inferi. In questo tempio scavato nel tufo, una galleria lunga 131 metri che conduce a una sala, i pellegrini interrogavano l'oracolo e la suggestione della storia si riverbera ancora oggi nei chiaroscuri immaginifici dati dalle numerose aperture attraverso le quali la luce del sole penetra nel tempio e si fonde nell'ombra delle volte trapezoidali ammantandole di mistero.

Dall'acropoli di Cuma che conserva altri gioielli archeologici, ancora “protetta” dalle mura del tempo, il colpo d'occhio sull'infinito del litorale domiziano è stupefacente e indimenticabile.

Altri punti da toccare con mano e pedali per vivere le radici di questa terra sono senz'altro la solfatara di Pozzuoli, che rimembra l'antico dominio dei vulcani; il dolce promontorio di Monte di Procida, che ci indica al largo l'isola da cui prende il nome e, piú in là, i fascinosi corrugamenti di Ischia; la magia di capo Miseno, a sua volta descritto da Virgilio, e del suo faro dal quale un agevole sentiero conduce alla collina con vista sul mare e sull'entroterra solcato dalle spiagge; il castello aragonese di Baia (Bacoli) che ospita il Museo archeo-

logico dei Campi Flegrei; i graziosi laghetti che accompagnano e il territorio.

Tornando verso Napoli si può far tappa al porto di Pozzuoli (traghetti per Procida e Ischia) e da qui percorrere il lungomare pedonabile fino a Bagnoli, per poi attraversare la sterminata area dismessa dell'Italsider. Qui è sorta la Città della scienza, mentre a fatica si fa strada il progetto di riqualificazione urbana in un quadro di metamorfosi sociologica ancora tutto da indagare: il buio oltre la fabbrica.

In fondo, lasciandoci sulla destra la magica Nisida cantata da Edoardo Bennato («è un'isola, ma nessuno lo sa...») affronteremo i tornanti della salita Coroglio, un paio di chilometri “pedalabili” che ci portano a Posillipo. Pochi centinaia di metri dopo lo scollinamento potremo imboccare sulla destra la strada che sale soavemente (se potete, non fate caso alle auto in sosta sessuale anche in pieno giorno) verso il rinato parco Virgiliano. In pochi minuti saremo all'ingresso principale di questa zona verde, restituita dopo un pregevole restauro al tempo libero dei napoletani, dalla quale si gode un panorama sul mare che al tramonto si fa struggente, oltre a un'interessante veduta sull'ex area metallurgica che devastava una baia da favola.

La pausa rigenerante al Virgiliano potrebbe, a questo punto, invogliarci a rimetterci in sella e a scoprire qualche angolo del centro di Napoli. Come il lettore avrà potuto evincere dalla precedente descrizione di un tragitto in bicicletta verso la stazione Centrale, non è propriamente agevole il cicloturismo nel cuore della città: consigliabile una domenica chiusa al traffico per raggiungere luoghi come la villa Comunale, il palazzo Reale, il convento di Santa Chiara, il Maschio Angioino, Castel dell'Ovo, San Gregorio Armeno e poi su, Capodimonte, il Vomero e Castel Sant'Elmo adagiato sul museo di San Martino. Nelle domeniche senz'auto i napoletani assecondano in massa i desideri di mobilità e respiro liberi, la città è invasa da pedoni e ciclisti,

quasi a dire che, potendo, sarebbero pronti a vincere la pigrizia automobilistica anche nei giorni feriali.

Norvegia, fra Trondheim e le Lofoten

Come gli altri Paesi scandinavi, la Norvegia è un luogo stimolante per chi ama pedalare. Certo, il territorio non è una distesa verde come la pianeggiante Danimarca e i frequenti saliscendi richiedono un certo impegno: è il prezzo ciclistico della favolosa suggestione visiva data dall'altalenarsi di colline, fiordi e montagne sull'orizzonte del mare.

Nella bella stagione, principalmente in maggio, giugno e luglio, quando la luce domina la scena, il cicloturismo in Norvegia, facilitato dalla fitta rete di piste e dalla cautela adottata dagli automobilisti, può serbare emozioni e sorprese a chi desidera un contatto diretto con la terra e con la società che la vive (anche negli angoli piú sperduti, in virtù della tradizionale politica socialdemocratica di sostegno alle aree rurali).

Uno dei luoghi piú battuti dai turisti, soprattutto germanici, è il magico arcipelago delle Lofoten e Vesterålen, al nord, oltre il circolo polare artico, abitato soprattuto da pescatori e solcato d'estate da file interminabili di stoccafissi esposti al sole (una visione poco eccitante per un vegetariano come me...). Esplorare queste isole in bicicletta, evitando i momenti di maggiore afflusso di camper vacanzieri, è gratificante.

Quando le condizioni meteorologiche lo consentono, è possibile vagabondare in bici con tenda al seguito e allestire il proprio campeggio su una delle numerose spiagge che si arroventano al sole di mezzanotte.

Per un italiano l'incontro con questi territori inconsueti può assumere anche i contorni esotici di un viaggio nel passato, alla scoperta delle rimembranze di un evento che da queste parti, tra storia e leggenda, piú o meno tutti conoscono. Si tratta del naufragio di una nave italiana che avvenne, stando a documenti storica-

mente inoppugnabili, nel 1431[22]. Il nobile veneziano Pietro Querini era partito da Creta con un carico da portare nelle Fiandre, ma l'infido Mare del Nord lo trasse in inganno e nove mesi piú tardi la sua nave era fuori rotta e in balia delle acque in tempesta, in un luogo misterioso, ai confini del mondo. L'incubo si concluse sulla sabbia di una spiaggia che probabilmente Querini e i suoi marinai, risvegliatisi dopo la tormenta, scambiarono per il Paradiso, prima di rendersi conto che erano vivi ma in un'isolotto deserto.

Qualche giorno piú tardi, mentre il cibo cominciava a scarseggiare, iniziarono a sentir sbattere l'acqua e ad avere la sensazione di essere spiati dal mare. Una settimana dopo, comparve una barca e nei giorni seguenti altre ancora, finché tutti i sopravvissuti stremati furono portati in salvo, sotto la supervisione di un padre domenicano, sull'isola di Røst. Qui rimasero diversi mesi, accuditi dalla piccola comunità di pescatori. Di questo periodo di vicinanza tra le donne angeliche di quell'isola remota e i marinai italiani si parla ancora oggi, nell'arcipelago delle Lofoten. Nella memoria popolare, infatti, sarebbe quel lontano naufragio a spiegare l'aspetto mediterraneo (carnagione, occhi e capelli scuri) e il carattere sanguigno di buona parte della gente di questo sperduto fazzoletto del Nord. E se qui qualche situazione s'ingarbuglia e diventa caotica, si scherza dando la colpa ai cromosomi italiani.

Immersioni storiche a parte, il cicloturismo attraverso queste isole può riservare molte altre scoperte, tra natura e antropologia, mentre anche la terra ferma nella zona offre spunti di rilievo. Da Bodø, per esem-

22 La storia dei naufraghi italiani ha ispirato diverse iniziative culturali tra la Norvegia settentrionale e il nostro Paese, da quando, nel 1932, la comunità di Røst innalzò un cippo in memoria di quell'inconsueto incontro con Querini e i suoi marinai. La vicenda storica è descritta, tra l'altro, nel volume *Landkjenning på Røst* (Gyldendal Norsk Forlag, 1989) da Leif B. Lillegaard, che si avvale dei diari del navigatore veneziano, conservati in laguna nella chiesa di Santa Maria della Salute e nella Biblioteca Vaticana.

pio, punto di partenza dei traghetti per le Lofoten, si può facilmente raggiungere la penisola di Kjerringøy, con un villaggio che fu abitato anche dal controverso scrittore Knut Hamsun che da questi luoghi si fece ispirare: qui sono stati girati diversi film tratti dai suoi romanzi. Poco piú a nord c'è Hamarøy, dove la casa natale di Hamsun ora è un museo.

Tornando a sud, dopo circa 800 chilometri attraverso immensi altipiani percorsi dalle renne dei lapponi meridionali, troviamo Trondheim, la città della bicicletta, capoluogo della verde regione del Sør-Trøndelag, storica meta dei pellegrinaggi cristiani verso la cattedrale medievale, Nidarosdomen, eretta sulla tomba del sovrano Olav il santo, caduto in battaglia nel 1030.

Il territorio di questa regione immersa nel mare, nei boschi e nei laghi, merita davvero qualche appassionante avventura ciclistica.

Tra i percorsi che ho esplorato attorno a Trondheim, in una sorta di pellegrinaccio laico e meditativo, ricordo con emozione il giro del fiordo. Si tratta di circa 250 chilometri, pedalabili con calma nel corso di trequattro giorni, per vedere da vicino la Norvegia rurale, le fattorie, i campi coltivati a frumento, le mucche vagabonde, le imbarcazioni dei pescatori, i villaggi con il loro aspetto vagamente americano nelle stazioni di rifornimento moderne con giganteschi pick-up parcheggiati accanto ad ammiccanti cartelli dai quali i sandwich o la cioccolata alle nocciole sembrano venirti incontro. Così come le pizze che si stagliano sulle pareti dei ristoranti di qualche temerario italiano o pachistano. L'attraversamento dei centri abitati principali, come Stjørdal (sede dell'aeroporto), è indolore, grazie alle piste ciclabili, e consente qualche pausa per curiosare in città o per orientarsi all'ufficio informazioni sulle possibilità di pernottamento in campeggio o da qualche affittacamere.

Nel mio caso il tragitto fu coperto in una sola giornata, pernottare, dunque, non era un problema;

dormire, sì: ne sa qualcosa la gentile panchina di legno, in un parco di Levanger, che mi cullò mezz'oretta nel calore del solstizio estivo, senza che me ne accorgessi.

Il giro, nella prima parte, punta verso nord per circa 120 chilometri e a mano a mano le tracce urbane sbiadiscono per far posto a uno scenario bucolico che s'impone definitivamente a Inderøy, dove si vira puntando verso sud, attraversando un ponte moderno e imponente, che conduce all'altro versante del fiordo.

Dopo la *strambata* si sprofonda nel cuore della campagna, su strade semideserte, in un susseguirsi ininterrotto di saliscendi accompagnati da sperduti villaggi tra le casette di legno che conservano l'anima contadina e insieme marinara. Da un lato, immensi pascoli e campi, dall'altro il mare e le barche.

Un'ultima discesa liberatoria porta a Stadsbygd e da qui al traghetto per Flakk (quaranta minuti circa di attraversata), sull'altro versante del fiordo, a una decina di chilometri da Trondheim, dove, per chi sceglie di fare il lungo giro in un solo giorno, la scia dei copertoni ricalcherà nel sole della sera le impronte lasciate una dozzina d'ore prima all'ombra della cattedrale.

La poesia del ciclismo?

La morte di Marco Pantani, nel febbraio 2004, ha richiamato l'attenzione pubblica sul dramma di una vittima di un sistema spesso preda di una deriva di spettacolo e di morte.

Il tragico evento ha riaperto dibattiti e interrogativi dolorosi sull'esasperazione del ciclismo agonistico e sui rischi per la salute degli stessi atleti. Attorno alla metà di aprile 2004 il tema è riesploso fragorosamente: il ciclista professionista spagnolo Jesus Manzano è balzato al centro delle cronache per la sua confessione di fronte al magistrato torinese Raffaele Guariniello, che da tempo indaga sull'uso di farmaci e di sostanze proibite nel mondo dello sport. Manzano ha confermato precedenti dichiarazioni fatte alla stampa, cioè che assumeva sostanze dopanti durante il Giro d'Italia, sia nel 2001 sia nel 2002. Il corridore, ricordando i trattamenti cui è stato sottoposto, ha elencato di fronte al giudice una lunga serie di prodotti, dall'Epo al testosterone, dal nandrolone all'ormone della crescita, nonché la pratica dell'emotrasfusione. In un articolo apparso il 24 marzo 2004 nel giornale spagnolo *As*, Manzano ricordava anche uno svenimento durante il Tour de France e un altro malore avuto a Valencia, associando entrambi gli episodi alle pratiche del doping.

Chi si interroga sull'«inquinamento» del ciclismo, potrà trovare interessante anche la lettura del libro-confessione dell'ex professionista francese Erwann Menthéour[23]. Arrivati in fondo, viene voglia di chiedersi se valga la pena di emozionarsi al sudore sulle fronti rosse al sole del Pordoi o dell'Alpe d'Huez. E se sei uno che

23 Erwann Menthéour, *Il mio doping*, Baldini&Castoldi, 1999.

ha un rapporto «sentimentale» con sellino, cambio a dieci velocità e cardiofrequenzimetro, quasi quasi ti viene rabbia a vedere tristemente confermato in queste pagine il sospetto che il ciclismo non faccia eccezione e che possa davvero rivelare la natura di uno showbusiness dove quasi tutto è possibile nel nome dello spettacolo calato dentro il paradigma della competizione: nel mercato il massimo profitto, nello sport il massimo rendimento fisico.

La prestazione estrema, spesso dipinta con toni leggendari, è ormai quasi sempre funzionale al profitto di qualcuno, per lo piú non di chi si allena e soffre applaudito da noi tutti, replicanti dell'epoca illusoria della fine del limite umano. Succede, paradossalmente, che si esorcizza la morte con sistemi che la producono. In entrambi i casi, infatti, sport e mercato, c'è chi ci guadagna e c'è chi paga «volontariamente» sulla sua pelle: operai, atleti, consumatori, ambiente naturale e sociale. È il grande circo del business che deve andare avanti a ogni costo: agli incidenti di percorso si risponda pure con indignate quanto ipocrite alzate di scudi; poi via, avanti tutti a testa bassa alla ricerca di nuove frontiere.

Nel caso dello sport, non tanto le frontiere del corpo umano in natura ma della sua «evoluzione supportata in provetta», al passo con i tempi sociali, scientifici e naturalmente economici.

Il libro di Menthéour è una confessione raggelante. Cose che da qualcuno magari si sono già sentite sottovoce, qualche promettente juniores che rinuncia al dilettantismo perché circolavano strani personaggi e «cure» poco rassicuranti. La ridda di voci che circonda l'ambiente è cosa non nuova; altro le dichiarazioni ufficiali e le misure sospensive prese per «tutelare la salute degli atleti». E di riguardarsi, Menthéour confessa di aver avuto grande bisogno, quando ingoiava «un po' di tutto», com'era d'uso: anfetamine e altri cocktail o metodi oscuri nella «raffinata» evoluzione del settore ciclistico della «ricarica muscolare».

Il «migliore» era chi non si faceva prendere con le mani nel sacco. Cresciuto da piccolo all'ombra del fratello maggiore Pierre-Henry, un professionista che non riuscì a svettare, Erwann aveva uno scopo nella vita: imitare quel suo idolo di famiglia. E il padre, alle spalle una brillante carriera in polizia, proiettava nei figli la sua voglia di emergere: prima Pierre-Henry, poi Erwann.

L'importante era arrivare in alto. Non importava tanto come. Nel suo diario, Menthéour descrive un ambiente superficiale al limite del cinismo, costruito sui valori dell'apparenza e della forza sui pedali nella sua percezione piú cruda e lontana anni luce da ogni implicazione filosofica sull'uomo e la bicicletta. Altro che la poesia del ciclismo. Già ai tempi giovani delle corse di provincia in Francia, circuiti in qualche modo «aggiustati» dalle mafiette sportive locali, ecco i ragazzotti «schizzati» che amano la bella vita - donne e night club - e tuttavia si sottopongono ad allenamenti e a ritmi di gara sovrumani. E concorrono, giocoforza, anche in fatto di armamentario farmaceutico, per recuperare e potenziare. «Il passaggio all'atto si fa poco a poco», spiega Erwann. Con l'intensificarsi dei carichi agonistici si passa via via, assistiti dai soliti figuri senza scrupoli, dagli integratori vitaminici e minerali ai corticoidi, alle anfetamine e tutto il resto.

«Alcuni», racconta, «resistono piú di altri, ma finiscono tutti per cedere. Per amore della bicicletta e per il gusto di vincere». E poi di festeggiare. Ma Menthéour spiega che in gioventù si può essere anche «forzati» della bella vita: carichi di anfetamine, eccitati come semafori impazziti, non resta che scatenersi nella notte, con conseguente carenza di sonno e aumento della dose di eccitanti per pedalare lo stesso...

Poi, verrà anche l'Epo, l'eritropoietina per accrescere il numero dei globuli rossi. Erwann, una volta fu «beccato» con l'ematocrito al 58% e venne sospeso. Poco dopo, grazie a una fiala miracolosa, il valore scese al 47,7%, sotto la soglia «di rischio» del 50% e lui mentì

spudoratamente ai giornalisti: «Ero tra i favoriti, sono stato vittima di una forte diarrea che ha provocato una sostanziale disidratazione con la conseguente emoconcentrazione. Mi hanno dato del dopato. È un grave torto morale e sportivo».

Ma alla fine decide di uscire, dopo l'incontro con un collega malato di cancro probabilmente a causa delle sostanze vietate assunte. Erwann si lascia alle spalle la desolazione di personaggi vittime di un sistema impazzito: «Ma ho anche conosciuto ciclisti "puliti". Due extraterrestri!», osserva ironicamente.

Menthéour lancia il suo J'accuse ma con pietà per chi sta sul palcoscenico, costretto a tacere e a ingoiare per far carriera. Ma tutti, sia chiaro, fisicamente superdotati a prescindere dal doping. «È un piccolo mondo che recita una commedia fatta di ricatti e ipocrisie. Vogliono tutti dei risultati. Vogliono che gli investimenti fruttino. Anche se fingono che non è così. Doping e corruzione, un'unica lotta». E a pagare, alla fine, sono loro, attori e «cavie» in bicicletta: «Ai corridori capita raramente di diventare nonni».

Conclusioni in movimento

L'intento di questo breve volume era di indicare l'urgenza di adoperarsi per porre al centro del dibattito sociale, dell'impegno politico e dell'attività istituzionale una serie di questioni correlate con la qualità della vita e con il rischio di malattia e morte delle persone, nel quadro di un modello economico e culturale che genera questi gravi *effetti collaterali.*

Perciò ho ritenuto ovvio inserire il tema del riconoscimento della bicicletta, quale mezzo di trasporto privilegiato, nell'ottica complessiva dei meccanismi di mercato (danni compresi) cui si tende a informare in misura crescente l'azione politica e amministrativa pubblica. La bici è uno strumento meritevole di un posto in prima fila nella pianificazione urbanistica, come osservano anche vari studiosi onesti della materia. Ma è stata messa ai margini (e con lei il diritto alla mobilità sana) a causa dei tratti caratterizzanti della società dei motori: la narcosi mercantile, l'omologazione culturale nel mito del petrolio, l'introiezione collettiva dei feticci della velocità e di una competizione deregolamentata, l'idolatria produttivistica e consumista con il conseguente occultamento politico e mediatico dei costi sociali di questo sviluppo affidato ai fallibili dogmi del mercato.

Il mondo politico, l'apparato scolastico dalle materne all'università, i mass media, il sistema produttivo e le sue articolazioni commerciali veicolano sistematicamente questa *verità unica* che si traduce in una realtà esistenziale densa di conflitti d'interessi cui soggiace lo stesso istinto di sopravvivenza. Oggi può capitare di essere costretti a scegliere tra il pane e l'aria pulita, pur consapevoli della necessita di entrambi, solo che il ve-

nir meno del primo ha una percezione sociale ed effetti dannosi immediati, mentre nel nostro immaginario la mancanza della seconda, così come l'assenza di percorsi viari sicuri, colpisce in tempi relativamente differiti e con modalità irregolari (dunque, perché dovrebbe toccare proprio a me?).

In un quadro sociale a tal punto deteriorato, non stupirà se per molte nuove vittime povere del sistema, l'immaginario della *liberazione* coinciderà con il desiderio di trasferirsi in un quartiere ricco meno devastato dal traffico e con l'acquisto di un'auto più potente e sicura, magari una fuoristrada da utilizzare nel centro di una metropoli. Una fuga sociale nel vuoto dell'immaginario e del desiderio politico di trasformazione del modello dominante. L'individuo è costretto nelle maglie del dogma cui le stesse pulsioni di libertà non possono sfuggire. Non è consentito un altrove: oltre le Colonne d'Ercole del neoliberismo c'è un abisso che deve spaventare il consumatore e spingerlo a cercare la *liberazione* all'interno del paradigma, senza pensare che dopo di lui qualcun altro abiterà la sua topaia sotto i viadotti della tangenziale o accanto a un petrolchimico mortale dal quale prende lo stipendio (e il cancro), necessario per campare e dunque difeso con ardore dalle centrali sindacali. Talvolta la malignità del sistema è aggravata dalla difficoltà di distingure chiaramente le vittime dai complici forzati.

L'inserimento della bicicletta nella pianificazione urbanistica e nell'insieme integrato dei trasporti disturba questo equilibrio, perché implica e accelera una riflessione e una faticosa presa di coscienza con ricadute su diverse altre sfere della convivenza e dell'organizzazione economica e sociale.

Una comunità che reclama lo spazio e la sovranità umana sul territorio occupato dal cemento e dalle macchine diventa un soggetto scomodo, una spina nel fianco capace di incrinare alcuni meccanismi del mercato e di esaltare, con i sui tempi e modi rivoluzionari, prassi

alternative anche su piani diversi dalla mobilità: la partecipazione democratica diffusa, il tessuto produttivo e commerciale, il senso di appartenenza comunitario, il confronto con l'alterità, le dinamiche solidaristiche.

La società che investe nella bicicletta non finisce con la sconfitta dell'inquinamento atmosferico e acustico, non è un soggetto passivo e in difesa: è costruttrice nonviolenta del cambiamento, semina dialogo e rispetto tra gli esseri umani e nel rapporto con l'ambiente naturale, restituisce ai bambini e ad altri soggetti deboli il diritto di vivere gli spazi urbani senza rischiare la vita, destabilizza il metodo gerarchico introducendo prassi libertarie, indica che un'economia dell'altruismo e del confronto rispettoso è possibile per attenuare le perdite determinate dal moloch della competizione ed è conveniente per l'individuo e per le comunità.

Il paradigma della bicicletta è un vero catalizzatore dell'assunzione di consapevolezza e di responsabilità individuale e collettiva. Corregge il rapporto con l'ecosistema e riattiva lo sguardo critico sui riflessi condizionati cui si affida il meccanismo del mercato per perpetuare se stesso e insediarsi nelle coscienze, ignare dei guasti e dei costi umani e monetari che ognuno è chiamato a pagare. Nel contesto attuale la bici può contribuire al disvelarsi della grande menzogna e all'attivarsi di processi riformistici di trasformazione progressiva ma radicale del quadro socioeconomico.

E forse è soprattutto a causa di questa sua carica dolcemente eversiva che la bicicletta solidale (e con essa la partecipazione democratica) viene relegata al ruolo di insignificante comparsa nei punti focali della pianificazione politica e amministrativa. Anche per questo, in un'epoca segnata dalle dottrine belliche, chi ha a cuore la riforma umanizzante delle nostre società e i suoi riflessi positivi sui tragici equilibri globali non dovrebbe sottovalutare l'urgenza dell'azione politica per un'urbanistica e una mobilità libere e pulite.

Un racconto

Vite altrove

A mezzogiorno suona la sirena. Mario dice che era la stessa quarant'anni fa. Quando per lui cominciava la lunga stagione in fornace.

Mario ha vissuto in presa diretta l'evoluzione del laterizio, l'anima delle nostre case. Come in una sfilata di moda. Dal vecchio mattone, piccolo rettangolare e massiccio, ai piú complicati cubi giganti termogarantiti e supertraspiranti di oggi. Fino al ritorno del mattoncino in forma di sua imitazione termogarantita e supertraspirante. Come nella moda, il passato torna sempre.

Quelli come Mario no, non tornano. Ha il volto rosso e segnato da un'infinità di piccoli crateri. Sembra la luna. Il naso non fa eccezione e anzi celebra il rossore intenso che si fa paonazzo, al mattino, quando arriva sulla vecchia Legnano nera coi freni a bacchetta. Chissà quanto beve Mario. Vino. Rosso d'inverno, bianco d'estate. Quando siamo in mensa, come adesso, a volte lo osservo riempirsi grandi bicchieri di vetro spesso un dito e poi portarsi il resto della bottiglia, in tasca, giù, al nastro dove appende a un chiodo la giacca blu sgualcita e impolverata e mette insieme pile di mattoni da spedire chissà dove per le case di chissà chi o per l'auditorium di qualche sindaco che costruisce «con il contributo finanziario rilevante di aziende private».

E Mario ride dietro il naso rosso e mi dice ogni volta: «Padroni di buon cuore… Ah! Tanto alla fine fregano sempre noi: pagare piú in tasse o prezzi piú alti, che differenza fa?».

D'estate, al nastro si muore di caldo; cubi incandescenti appena sfornati vanno impacchettati al piú presto, siamo nella stagione dell'edilizia, si gira a pieno

regime. D’inverno, là fuori si muore di freddo ma quelli come Mario, temprati dal tempo e dal vino, si coprono poco e non usano i guanti. Le loro mani hanno una seconda pelle; guanti naturali. Mario ha sessant’anni; altri come lui sono morti prima. Cancro, cirrosi epatica, infarto. In quindici anni ne ho visti parecchi sparire. La polvere, il fumo, il vino, il freddo, la noia. Quando suona la sirena loro non sono piú qui. Non vengono in mensa con la Nazionale semplice che pende da un angolo della bocca. Non tornano al nastro con una bottiglia da due soldi, tappo corona, sottobraccio.

Una volta era così, non pensavano tanto alla salute. O forse se ci avessero pensato sarebbero morti prima, di disperazione. Se a quelle giornate di merda, da forzati della pagnotta, avessero dovuto togliere anche il vino e il fumo per vivere con la paura di morire…

Non pensarci era l’unico modo per sopravvivere, almeno un po’, a un piccolo mondo così, fatto di mattoni, sigarette e vino. Sesso, chissà. Forse sì; a parole almeno c’era eccome. «Ieri sera ho dato una bottarella alla parona». «Oggi poco vino che stasera ho da fare con la signora; si festeggia ma un sora quelaltro, uno sopra l'altro». «Però, la cameriera nóva! Chissà se le piace il... se ghe piase al…”. Sex&drugs&rock’n’roll, prima di morire.

Io no, non ci riesco. Quando si alza troppo la polvere mi metto una mascherina bianca che il sindacato ci ha fatto dare dopo un anno di bestemmie. Ogni tanto annaffio il nastro per migliorare il nostro clima. In mensa bevo acqua minerale o al massimo un po’ di birra d’estate quando i mattoni mi bruciano in gola. Non fumo e appena torno a casa, alle 5, monto sulla bicicletta e mi faccio un’ora nel bosco sopra casa; estate inverno vento pioggia: non cambia.

Mia moglie lo capisce. Sa anche che le mie non sono paranoie. Vorrebbe vedermi cambiare lavoro ma io sono cresciuto alla fornace. Che questa non è una buona ragione per morirci, però, lo so anch’io.

In fornace sono finito perché ci lavorava mio padre e perché la scuola non mi è mai piaciuta. Anzi, smise di piacermi il giorno che la maestra mi dette uno scapaccione sulla nuca dicendomi che non capivo nulla, perché avevo raccontato che a casa mia c'era un gallo che saltava addosso a tutte le galline, una specie di John Holmes del pollaio. «Tu e quelli come te non capite niente della vita», mi dissi quel giorno guardandole le mani. E poi continuai a ripetermelo.

La domenica io e Lisa, mia moglie, andiamo spesso in montagna. Per i miei quarant'anni me la cavo bene. In montagna si parla e si legge. Una volta ci fermammo, a metà strada tra il monte Schiara e Pian de Cajada, una quiete immensa, sulle Dolomiti, vicino casa, e mi lessi un'intero romanzo di Moravia. Non ricordo piú quale ma so che mi sembrò pieno di inutili elucubrazioni. Eppure questo Moravia mi avevano detto che è un grande. C'è una canzone di Bertoli in cui dice "masturbazioni cerebrali" e a me piace canticchiarla ogni tanto; mi tornò in mente anche quel giorno. Pierangelo Bertoli, Augusto Daolio, grandi compagni. Mio padre era socialista. Non di quelli di Craxi. Alla fine votava Pci per disperazione e io come lui, però sognavo altro: la giustizia, il pane, ma anche la libertà. Poi tutto è finito e non so piú che cosa votare. In fornace di politica non si parla, fuori nemmeno. Un anno votai Lega Nord perché gli altri mi sembravano tutti una banda di ladri e anche maldestri. Ma sono tutti uguali... Saremo noi italiani. O il sistema e la globalizzazione che dicono.

Veramente mi piacerebbe parlare di politica ma a Lisa non interessa piú di tanto, almeno finché in fabbrica, come dice lei, tutto va bene. Lei fa occhiali, è contenta e ora vuole un bambino. Io non sono tanto contento ma voglio un bambino lo stesso. Ci proveremo. Così non sarò un padre troppo vecchio per lui; anzi, per lei, dato che preferirei una bambina.

Ogni tanto mi chiedo che tipo di papà sarò. Ma se ci penso mi viene in mente soltanto un'immagine: sto

andando in bicicletta con il bimbo sul seggiolino che ride mentre il rumore dei sassi sotto le ruote ci accompagna nel bosco.

Mi capita anche di chiedermi che tipo di uomo sono. A volte mi domando di me che cosa pensino gli altri, quelli della fornace, i miei amici. Ma piú o meno so che loro pensano bene. In fondo un po' mi conoscono. Sanno che penso, leggo, parlo, rido, do una mano quando serve. Mi preoccupa di piú l'idea di chi non mi conosce. Che cosa penseranno gli estranei di me? Di uno che lavora in fornace. Quando mi viene in mente mi sento rimpicciolire. Penso a ciò che sono io nelle statistiche o agli occhi di un professore dell'università. Penso a mio figlio, a quel che diranno i suoi compagni di scuola. Penso al mio medico di base che mi tratta sempre come un bambino, però forse lui Moravia non l'ha neanche letto.

Poi non ci penso piú, perché siamo tutti uguali.

Però vallo a dire a quelli che sono morti in fornace che siamo tutti uguali. Le mogli che sono rimaste sole e i colleghi che sono ancora vivi per caso non ci pensano tanto. Lo sanno tutti che quelle morti sono nate lì, nella polvere della fornace e nel vino sporco della mensa; ma quel pensiero non va mai messo a fuoco.

Tanto, non servirebbe. Si farebbe troppo pesante, forse insopportabile.

Io ci penso spesso. Vorrei parlarne di piú. Un giorno dissi due parole a Mario. «Menagramo», mi rispose toccandosi lì, «Hai visto l'Inter ieri sera? Ma perché noi nerazzurri dobbiamo sempre soffrire?».

Suona la sirena.

Appendice

Manuale di sopravvivenza per chi va in bici

[a cura di Liberalabici, Conegliano Veneto*]

Presentazione

Con questa breve guida l'associazione cicloecologista Liberalabici intende proporre una riflessione ragionata su alcune delle situazioni critiche che piú frequentemente coinvolgono il ciclista.

Troppo spesso l'utente della strada è distratto, impaziente e insofferente e finisce con l'assumere comportamenti che possono risultare pericolosi per sé e per gli altri. Se a questo aggiungiamo una conoscenza approssimativa delle norme del Codice della strada e uno scarso senso civico, ne esce un quadro abbastanza disarmante. Non dobbiamo però farci impressionare: elevare il grado di consapevolezza del rischio e potenziare la capacità di cogliere il pericolo è di grande aiuto per riuscire a prevenirlo.

Anche se la paura e il disagio scoraggiano l'uso della bicicletta e portano, di conseguenza, al ricorso non sempre giustificato all'automobile la decisione di privilegiare la bici è una scelta vincente. Una città a misura di bicicletta è una città migliore per tutti.

Premessa

Muoversi e spostarsi, due sinonimi che esprimono nella pratica una delle esigenze fondamentali che da sempre ha caratterizzato l'umanità: quella di mettersi in relazione con gli altri, ovvero con il resto del mondo.

Spinto da questa esigenza l'uomo ha inventato una molteplicità di modi di muoversi e di mezzi di locomozione. La bicicletta è stata un decisivo colpo di genio che ha portato, in modo estremamente pratico e semplice, a una estensione delle possibilità motorie

dell'uomo quasi in sfida con le leggi della natura e della fisica. E se dai primi anni dell'Ottocento a oggi questo straordinario mezzo di trasporto gode di ottima salute e non sembra avviato sulla via del tramonto, vuol dire che l'idea è valida e la sua applicazione è pienamente riuscita. Anche se della bici rimane sempre il giocoso ricordo legato alla fanciullezza, le dobbiamo riconoscere la dignità di veicolo, con tutti gli onori ma anche con gli oneri che ne conseguono.

E anche se come ciclisti ci viene piú naturale rapportarci alla dimensione libera e spensierata del pedone è pur vero che in sella alla nostra bici diventiamo veicolo. Dobbiamo quindi conoscere e rispettare non solo le norme del Codice della strada ma anche adottare uno stile basato su semplici ma importanti norme di comportamento.

Regola prima

Farsi vedere

Andando per strada è facile provare la fastidiosa sensazione di disagio e, talvolta, di paura che nasce dal timore di non essere visti. È un'esperienza che in qualche misura ci annulla, quando non arriva proprio a sopprimerci nel senso peggiore del termine. È una sensazione che ben conosce chi si muove in bici, specialmente se gli è già successo di sperimentarne direttamente gli effetti sulla propria pelle.

Sia per il ridotto ingombro e per la silenziosità del mezzo, sia per la tendenza del ciclista a starsene in disparte può succedere che agli occhi dell'ignaro automobilista si diventi invisibili.

Nella gran parte degli incidenti, dove la vittima è un ciclista o un pedone, la prima cosa che l'automobilista dice scendendo dalla macchina è: mi dispiace, non l'avevo proprio visto.

E se questo accade frequentemente di giorno figuriamoci che cosa può succedere con la complicità del

buio. E di notte sono sempre troppi i ciclisti che - in assoluta incoscienza - circolano senza la minima preoccupazione di rendersi visibili. Quasi come se fanali e catarifrangenti, ma anche la vita stessa, fossero degli optional. Questo non vuol dire che dobbiamo andare in giro addobbati come tanti alberi di natale, ma è certo che una giacca di colore chiaro, magari con qualche inserto riflettente, può fare la differenza. E la differenza tra un ciclista felice e uno steso su un letto di ospedale c'è e si vede.

Sulle bici da corsa o da montagna che non montano la dinamo è facile sistemare delle luci alimentate a batteria. Quelle migliori prevedono lampade alogene e pile ricaricabili. All'indiscutibile vantaggio di una buona potenza illuminante affiancano la sicurezza di poter contare sempre su una batteria in piena efficienza, a patto però che ci si ricordi di ricaricarla prima dell'uso.

Agli affezionati alla cara buona e vecchia dinamo va ricordato che ne esiste anche un modello efficientissimo - che ben si adatta alle bici da corsa o da montagna - il cui rullo lavora a contatto con il battistrada e non con il lato del copertone.

Regola seconda

Farsi sentire

Quando non si riesce a farsi vedere bisogna allora farsi sentire. Il campanello, imponente o minuscolo che sia, non è mai un optional e deve essere sempre presente, su qualsiasi tipo di bicicletta. Va usato piú spesso di quanto si è portati a fare, senza il timore di passare per arroganti o per esibizionisti.

Regola terza

Occhio ai freni

La bici è uno strumento meccanico e come tale è soggetta a usura e necessita quindi di qualche cura, ne va della nostra sicurezza.

Se a qualcuno sembra non importare molto il pia-

cere di pedalare con facilità, senza fastidiosi attriti come quelli provocati da una catena non lubrificata o dalle gomme sgonfie, deve invece importare a tutti la sicurezza di potersi fermare in tempo davanti a indesiderati quanto pericolosi ostacoli.

Regola quarta

L'alternativa

Per muoverci felicemente in bici è buona cosa evitare le strade troppo trafficate. Per riuscire a farlo dobbiamo ricostruirci una mappa mentale della città non piú basata sulle strade abitualmente percorse in automobile. Una nostra mappa, fatta di percorsi alternativi, di strade secondarie, di passaggi segreti e riservati.

Tutto questo per evitare il traffico e le sue dirette conseguenze: pericolosità, inquinamento, stress.

Purtroppo vi sono anche alcuni automobilisti che provano ad adottare una simile strategia con la conseguenza di togliere spazi vitali a chi va a piedi o in bicicletta. È una tendenza senz'altro da scoraggiare e in questa lotta contro l'invadenza dell'auto dobbiamo necessariamente cercare degli alleati nella pubblica amministrazione.

Norme generali

L'uso della bicicletta come veicolo è regolamentato dalle norme del Codice della strada, norme che è importante conoscere non solo per tutelare la propria incolumità ma anche per non incorrere in sanzioni.

È fondamentale, poi, sviluppare quel senso civico che sta alla base di ogni rapporto di civile convivenza. Da non trascurare infine l'aspetto delle responsabilità personali che talvolta possono avere risvolti davvero rilevanti.

Per le biciclette non esiste (lasciateci pure dire: fortunatamente!), come per i veicoli a motore, l'obbligo dell'assicurazione; è buona norma però che ognuno

cerchi di provvedere, magari associandosi alla Federazione italiana degli amici della bicicletta (*www.fiab-onlus.it*) che prevede questo tipo di tutela per i propri iscritti. E, sempre a proposito del Codice della strada, va detto che quello italiano non sembra ancora rispondere pienamente alle esigenze dei ciclisti. È quindi abbastanza frequente assumere inconsapevolmente comportamenti che proprio a norma non sono. Una delle norme piú controverse è quella che, a seconda delle situazioni, fa perdere al ciclista la qualifica di veicolo; non che questo sia sempre un male, però...

Vediamone qualche esempio: in corrispondenza di un incrocio semaforico al ciclista, anche se ne è capace, è vietato attraversare come fanno le automobili ma deve - a meno che non vi siano i semafori appositi con il simbolino della bicicletta - assumere il comportamento dei pedoni. Vuol dire scendere dalla bicicletta e attraversare sulle strisce pedonali.

Analogo comportamento va assunto nel caso di attraversamento di strade molto trafficate.

Alle bici è anche vietato il transito sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali e non è sempre detto che questo vada a vantaggio dei ciclisti.

Anche quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o possano costituire un pericolo per i pedoni, i ciclisti devono scendere e proseguire a piedi. Ultima norma controversa è quella che obbliga il ciclista a usare la pista ciclabile, anche se quest'ultima può risultare pericolosa in quanto mal progettata o anche soltanto disagevole perché mal costruita.

Una norma, spesso disattesa, è quella che obbliga i ciclisti a circolare sempre sul lato destro della carreggiata, anche sulle strade a senso unico.

Vi è poi l'obbligo di non procedere a zig zag neanche per raggiungere piú agevolmente la linea di arresto in corrispondenza di un incrocio.

Il sorpasso a destra è normalmente vietato, salvo il caso in cui il veicolo che ci precede abbia segnalato

l'intenzione di svoltare a sinistra. È consentito ai ciclisti l'affiancamento sul lato destro dei veicoli in attesa del segnale di via libera a condizione che l'incrocio, sia regolato da semaforo o da un vigile.

Casi particolari

In questo capitolo andiamo a presentare alcune situazioni che frequentemente mettono a repentaglio l'incolumità del ciclista. Studiarne le dinamiche e individuare le opportune contromisure sono le premesse indispensabili per essere sempre pronti ad attuare i necessari comportamenti di autodifesa.

L'immissione da destra

Stai percorrendo la tua strada e, da una laterale, da un parcheggio, da un passo carraio, vedi spuntare il muso di un'automobile. Che fare?

Se sei ormai a ridosso del punto di incrocio e l'automobilista non si è accorto della tua presenza hai poco scampo. Per evitare l'impatto puoi buttarti rapidamente verso il centro della strada - contando sul fatto che da dietro non dovrebbe arrivare nessuno - sperando che nel frattempo l'automobilista ti veda e riesca a schiacciare il pedale del freno. Se stai pedalando con un rapporto abbastanza leggero puoi imprimere uno scatto feroce ai pedali nel tentativo di schizzare avanti prima che avvenga la collisione. L'ultima opzione che ti rimane è quella di accettare l'inevitabile preparandoti ad adagiarti sul cofano dell'auto prima che sia l'auto stessa a gettarti per terra.

Se invece ti stai ancora approssimando al punto di incrocio puoi puntare sull'efficacia dei tuoi freni, se davvero sono tali, altrimenti, specie se la tua velocità è troppo elevata, non ti rimane che scartare prontamente verso il centro strada e sperare nella tua buona stella.

Le azioni preventive

La prima regola da adottare è di evitare sempre, quando si è in presenza di immissioni laterali, di peda-

lare troppo vicini al margine della strada. In questa posizione è piú difficile che l'automobilista, impegnato nella manovra di immissione, riesca a vederti.

Tenersi piú verso il centro della strada è utile anche per assicurarci un piú ampio margine di manovra e inoltre costringe le macchine che ci seguono a rallentare. Va da sé che la scelta dev'essere ponderata in relazione al tipo di strada e all'entità e velocità del traffico.

La sportellata

Una delle maggiori insidie viene dalle macchine parcheggiate lungo la strada. Tra le soluzioni di parcheggio questa è la meno felice da molti punti di vista e per il ciclista, oltre a rappresentare un pericoloso restringimento della sede stradale, diventa un vero e proprio campo minato.

Un tempo, quando i sedili delle macchine erano ancora privi dei poggiatesta, era piú facile prevenire l'infausto evento dell'apertura improvvisa della portiera: bastava scrutare dentro agli abitacoli per intuire le intenzioni degli eventuali occupanti. Ora non è piú così e la sagoma dell'automobilista che si accingere a scendere spesso rimane nascosta proprio dal poggiatesta.

Le azioni preventive

In presenza di parcheggi lungostrada è bene tenersi sistematicamente alla larga dalle auto in sosta e non stancarsi di chiedere alla pubblica amministrazione di eliminare questa modalità di parcheggio.

Fermi al semaforo

La situazione di attesa al semaforo si presenta apparentemente tranquilla e in effetti non pone particolari problemi, finché le auto proseguono dritte.

Il pericolo si materializza quando è il ciclista a voler proseguire dritto mentre l'automobilista decide di girare a destra. Per scongiurare il rischio di essere investiti dall'auto che ci taglia la strada dobbiamo per prima cosa farci vedere. Per essere visti dobbiamo por-

tarci un poco piú avanti del muso dell'auto che ci affianca. L'alternativa è di restarcene abbastanza indietro e aspettare di vedere quale direzione l'auto prenderà una volta partita.

Se però al posto dell'auto c'è l'autobus o un grosso camion, la situazione si fa decisamente piú critica ed è molto meglio starsene alla larga. Anche con l'ausilio dello specchio retrovisore, per il conducente diventa quasi impossibile scorgere il ciclista che gli sta troppo sotto. Se poi il veicolo è lungo, anche solamente rimanere fermi al suo fianco diventa estremamente pericoloso. Sembra incredibile, ma in città questo tipo di incidente è una delle maggiori cause di morte per i ciclisti.

Le azioni preventive

Quando non si ha la certezza di essere visibili è prudente tenersi a debita distanza dai veicoli, in special modo se questi sono di grandi dimensioni.

Il gancio a destra

Un caso analogo a quello della partenza al semaforo, con l'aggravante però della velocità, si prospetta quando l'auto che ti precede decide di immettersi in una diramazione a destra. In queste situazioni è importante segnalare la propria presenza spostandosi per tempo un po' piú verso il centro della strada. In questa posizione si evita inoltre di trasmettere all'automobilista la sensazione che anche il ciclista intenda svoltare a destra.

Le azioni preventive

L'utilità di montare sul manubrio uno specchietto retrovisore si fa apprezzare in situazioni come questa.

Se la conformazione della strada è tale da indurre l'automobilista a equivocare sulle nostre intenzioni, conviene sporgere il braccio sinistro per manifestare con piú decisione la direzione che intendiamo seguire.

Il gancio a sinistra

È quello che si verifica quando il veicolo, proveniente dalla direzione opposta alla nostra, nel compiere

la manovra di svolta a sinistra ci taglia la strada. Dobbiamo valutare rapidissimamente se sia sufficiente frenare oppure se sia piú sicuro scartare sulla destra, per frapporre tra noi e l'auto la maggiore distanza possibile.

Le azioni preventive

Avvicinarsi sempre con cautela agli incroci tenendoci pronti a ogni evenienza. Cercare il contatto visivo con i conducenti degli altri veicoli per accertarsi di essere visti.

La marcia per file parallele

Stai pedalando tranquillamente e, a causa di un rallentamento, ti si affiancano dei veicoli in movimento lento. Ti trovi così nelle condizioni di dover, tuo malgrado, sorpassare a destra. In questi casi il sorpasso a destra è vietato e, oltre a trovarti dalla parte del torto, sei in una posizione pericolosa.

Le azioni preventive

Nella marcia in colonna dovrai accodarti e se proprio vuoi sorpassare, anche se per le biciclette non è previsto, fallo sulla sinistra.

L'impatto da dietro

Un veicolo che sopraggiunge da dietro e ci investe è sempre un evento che ci coglie di sorpresa e non ci offre pertanto nessuna possibilità di scampo.

Le azioni preventive

È solo sul piano della prevenzione che possiamo fare qualcosa. Oltre alle solite raccomandazioni di rendersi visibili, vale la regola di mantenere una traiettoria lineare senza scarti improvvisi e, soprattutto in condizioni di scarsa visibilità, diventa opportuno tenersi a destra il piú possibile.

Da evitare l'uso di cuffie per l'ascolto della musica che impediscono di avvertire prontamente il sopraggiungere dei veicoli.

Nella marcia lenta in salita, dove le condizioni di

equilibrio si fanno piú precarie, bisogna porre particolare attenzione al sopraggiungere dei camion che, specie se la strada è stretta, finiscono inevitabilmente con lo sfiorarci paurosamente. In questi casi è davvero meglio fermarsi fuori della carreggiata e lasciarli passare.

Un'altra azione preventiva è preferire sempre strade poco trafficate o comunque scegliere quelle con un sufficiente margine esterno di sicurezza.

Contromano

A meno che non sia espressamente prevista e adeguatamente regolamentata la marcia contromano è vietata. Talvolta se ne sottovaluta la pericolosità, in quanto si è portati a pensare che comunque i conducenti dei veicoli che andiamo a incrociare sicuramente ci vedono. Il pericolo però non viene tanto da questi ultimi ma da quelli che eventualmente sbucano sulla strada dalle immissioni laterali e che non si aspettano di incrociare qualcuno proveniente da quella direzione.

Vi è poi un altro aspetto da considerare, strettamente determinato dalle leggi della fisica: in un avvicinamento frontale le velocità dei due veicoli si sommano e di conseguenza i tempi di reazione diminuiscono. In caso di scontro, quelle che aumentano a dismisura sono le conseguenze, sempre dagli esiti molto dolorosi.

Le azioni preventive

Non procedere contromano, specialmente in prossimità di immissioni laterali.

Alla guida dell'auto

Quando sei alla guida di un veicolo a motore non dimenticare mai la testa e il cuore, ovvero di guidare con attenzione e cortesia.

Quando guidi, guida!

Sembra un'affermazione scontata ma capita spesso di vedere chi, approfittando magari di un temporaneo incolonnamento o di un'attesa al semaforo, si impegna a fare tutt'altro: leggere il giornale, pettinarsi,

tagliarsi le unghie, mettersi le dita nel naso, vuotare il posacenere eccetera. Sono tutte attività che distolgono dalla strada e tolgono la concentrazione da quell'impegno terribilmente serio che è la guida.

Mantieni lo sguardo vigile

Evita di tenere lo sguardo fisso davanti al muso dell'auto e abituati a spaziare rapidamente in giro. Ciò non vuol dire mettersi a guardare le vetrine o i manifesti pubblicitari, ma semplicemente essere attento a quanto ti si muove intorno. È anche un buon metodo per non farsi cogliere dalla stanchezza e dalla sonnolenza.

Fatti piú in là

Evita di tenerti troppo vicino al margine della carreggiata e quando stai per superare un ciclista, spostati ancora piú verso il centrostrada. Non esitare a segnalare questa tua manovra a chi ti segue e metti senza indugio la freccia. Quando svolti a destra non stringere la curva, potresti inavvertitamente tagliare la strada a un ciclista impegnato nella stessa manovra.

Occhio alla portiera

Prima di scendere dall'auto girati e guarda che non stia sopraggiungendo un ciclista. Accertati che anche i passeggeri facciano altrettanto.

Guida con stile

Sul bagnato e sulle strade bianche rallenta quando incontri un ciclista. E' un piccolo gesto di cortesia che ti costa poco ma è sempre molto apprezzato.

** Questo manuale è liberamente ispirato ai contenuti del sito Web http://bicyclesafe.com.*

Si ringrazia l'autore Michael Bluejay di aver concesso l'autorizzazione alla diffusione. La traduzione è stata curata da Alessandra Scotini e Francesco Da Re.

Liberalabici, associazione cicloecologista che ha messo gentilmente a disposizione il materiale per questa pubblicazione, ha sede a Conegliano (Treviso), in via Trevisani nel mondo, 15. Per contatti via email: liberalabici@hotmail.com.

Il Decalogo del ciclista

[a cura di Ezio Sartor *]

1. La bicicletta è democratica e rispettosa

Non fa rumore, non inquina e occupa poco spazio. Pretendiamo quindi che le venga sempre riconosciuta la dignità che si merita.

2. Teniamo la destra, ma non troppo

Lo sportello dell'automobilista distratto, il tombino sporgente, il muso di un'auto in uscita da un passo carraio, il pedone pronto a scendere dal marciapiede sono sempre in agguato. Teniamoci alla larga dal ciglio della strada anche per riservarci un margine di sicurezza per difenderci dal camion che troppo disinvoltamente ci fa il pelo.

3. Andante con brio

In città un'andatura sostenuta, ma senza eccessi, offre molta piú sicurezza di un incedere lento.

In bici, a bassa velocità, l'equilibrio è minore. Inoltre il ciclista che si muove disinvolto, quasi alla stessa velocità delle auto, incute maggior rispetto.

4. Facciamoci vedere

Il ciclista, senza per questo essere un esibizionista, deve sempre rendersi visibile. Buona parte degli incidenti derivano proprio dal non essere visti.

Abbigliamento colorato e catarifrangenti sempre puliti sono un elemento importante per la nostra sicurezza e non appena la visibilità comincia a scarseggiare, accendiamo senza indugio i fanali.

5. Mani in alto

Imponiamoci di segnalare sempre, in maniera chiara e decisa, i cambi di direzione e le fermate im-

provvise. Agli altri utenti della strada dobbiamo sempre far capire le nostre intenzioni.

6. Usa le zebre

Nei grossi incroci, dove il traffico è intenso, e in condizioni di scarsa visibiltà è meglio non rischiare e scendere dalla bici per utilizzare gli attraversamenti pedonali.

7. Tutti in pista

Al ciclista è fatto obbligo di usare, laddove esistono, le piste ciclabili. Se disgraziatamente ci investono mentre pedaliamo sulla strada e non sulla pista ciclabile la responsabilità sarà tutta nostra.

8. Tiriamo la corda

La nostra sicurezza si basa anche sull'efficienza del mezzo. Controlliamo frequentemente lo stato di freni e pneumatici senza dimenticarci dell'impianto elettrico.

9. L'abito non fa il monaco

Un buon ciclista si vede anche da come si veste. Freddo e pioggia non ci possono fermare, se indossiamo l'abbigliamento adatto. Bando ai vestiti troppo svolazzanti e ai vietatissimi ombrelli.

10. Non facciamocela rubare

La bici è pur sempre un bene prezioso. Custodiamola nel modo migliore e non lesiniamo sui soldi da spendere per un buon lucchetto.

* *Associazione Liberalabici, Conegliano Veneto*

*I principî di Ahwahnee **

Preambolo

Gli attuali modelli di crescita urbana e suburbana delle nostre città minacciano seriamente la qualità della vita. I sintomi del male sono: l'aumento della congestione e dell'inquinamento atmosferico come conseguenza dell'aumentata dipendenza dall'automobile, la perdita di prezioso suolo libero da costruzioni, la necessità di costosi investimenti per strade e servizi pubblici, la iniqua distribuzione di risorse economiche, una perdita di senso della comunità.

Con la progettazione, a partire dalle migliori soluzioni del passato e del presente, noi possiamo, in primo luogo completare gli insediamenti esistenti, e poi, pianificare nuove comunità che rispondano meglio alle esigenze di coloro che vivono e lavorano al loro interno.

Una tale pianificazione dovrebbe rispondere a questi principi fondamentali:

Principî della comunità

1. *Comunità integrate* - Tutti i piani dovrebbero prevedere delle comunità complete e integrate che dispongano di abitazioni, negozi, posti di lavoro, scuole, parchi e i servizi civici essenziali per la vita quotidiana dei residenti.

2. *Raggio di accessibilità pedonale* - La dimensione della comunità dovrebbe essere progettata in maniera tale che abitazioni, posti di lavoro, luoghi connessi con esigenze quotidiane, siano all'interno di un'agevole distanza pedonale l'una dall'altra.

3. *Raggio di accessibilità dal trasporto pubblico* - Quante piú attività possibili dovrebbero essere localiz-

zate a una agevole distanza pedonale dalle fermate del mezzo pubblico.

4. *Diversità delle tipologie abitative* - Una comunità dovrebbe ospitare una commistione di tipologie residenziali, per permettere a un ampio spettro di cittadini, di diverso livello economico e di diverse fasce di età, di vivere al suo interno.

5. *Opportunità lavorative in loco* - Le attività economiche all'interno della comunità dovrebbero fornire una varietà di opportunità lavorative per i residenti della comunità stessa.

6. *Rete di trasporto pubblico di area vasta* - La localizzazione dei centri di interesse pubblico e le caratteristiche della comunità dovrebbero essere compatibili con una rete del trasporto pubblico di area vasta.

7. *Cuore della comunità* - La comunità dovrebbe avere un nucleo centrale in cui si raccolgono funzioni commerciali, civiche e ricreative.

8. *Aree verdi* - La comunità dovrebbe disporre di un'ampia dotazione di aree verdi attrezzate, sotto forma di piazze, giardini, parchi e prati naturali, il cui uso frequente sia facilitato dalla posizione e dalle caratteristiche progettuali degli insediametni.

9. *Sicurezza degli spazi pubblici* - Gli spazi pubblici dovrebbero essere progettati in modo da incoraggiare la sorveglianza dei residenti e la presenza di persone a qualsiasi ora del giorno e della notte.

10. *Cinture verdi* - Ogni comunità o raggruppamento di comunità dovrebbe avere un confine ben definito, formato da cinture di aree agricole, o corridoi biologici naturalistici, salvaguardati in maniera permanente dall'espansione edilizia.

11. *Strade e percorsi moderati* - Le strade, i percorsi pedonali e le piste ciclabili dovrebbero costituire una rete continua e interconnessa che collega ogni destinazione. La loro progettazione dovrebbe incoraggiare la mobilità pedonale e l'uso della bicicletta, anche grazie a una ridotta dimensione delle sezioni, delimitata

da edifici, alberi e illuminazione; e grazie al controllo delle velocità eccessive.

12. *Naturalità del suolo* - Ovunque possibile si dovrebbero conservare la copertura naturale del terreno, la permeabilità dei suoli e il drenaggio delle acque, la vegetazione originale della comunità, con la tutela delle specie piú pregiate all'interno dei parchi e nelle cinture verdi.

13. *Conservazione delle risorse* - Il progetto della comunità dovrebbe aiutare a limitare il consumo delle risorse e a minimizzare i rifiuti.

14. *Risorse idriche* - Le comunità dovrebbero provvedere a un uso efficiente delle risorse idriche attraverso l'impiego del drenaggio naturale, con sistemazioni del terreno e riciclaggio a prova di siccità e di dissesto idrogeologico.

15. *Efficienza energetica* - L'orientamento delle strade, il collocamento degli edifici e l'ombreggiamento naturale dovrebbero contribuire all'efficienza energetica della comunità.

Principî regionali

1. *Rete regionale di trasporto pubblico* - La pianificazione strutturale di area vasta dovrebbe essere integrata con la pianificazione di una estesa rete di trasporto, costruita intorno ai mezzi collettivi piuttosto che intorno alle autostrade.

2. *Rete di corridoi e aree naturali* - Le subaree regionali dovrebbero essere delimitate e costituire un sistema continuo di corone verdi e corridoi naturalistici da determinarsi in relazione alle condizioni naturali.

3 *Cuore metropolitano regionale* - Le istituzioni e i servizi regionali (enti locali e edifici governativi, stadi, musei eccetera) dovrebbero essere localizzati nell'area urbana centrale.

4. *Materiali cultura e identità regionali* - I materiali e i metodi di costruzione dovrebbero essere quelli

propri della regione, dovrebbero esprimere la continuità con la storia e la cultura locali e la compatibilità con il clima, per stimolare lo sviluppo di un carattere locale e di un'identità della comunità.

Strategie di attuazione

1. *Aggiornamento dei piani* - I piano urbanistici e territoriali dovrebbero essere aggiornati e adeguarsi ai principi suddetti.

2. *Pianificazione programmata* - Invece di limitarsi ad accogliere le proposte degli investitori privati sui singoli interventi, gli enti locali dovrebbero farsi carico dell'intero processo di pianificazione. I piani generali dovrebbero stabilire su quali aree saranno autorizzati gli interventi di espansione, di ristrutturazione e di completamento.

3. *Piani attuativi* - Prima di ogni intervento di trasformazione, occorrerebbe predisporre uno specifico piano basato su questi principi di pianificazione. Con l'approvazione dei piani attuativi relativi, la messa in opera dei progetti potrebbero procedere con ritardi minimi.

4. P*rocesso di partecipazione* - I piani dovrebbero essere sviluppati attraverso un processo aperto di partecipazione; ai partecipanti dovrebbero essere forniti modelli visuali di tutte le proposte di piano.

Ahwanee Hotel, Yosemite, October 1991,
Western city, Ca (Usa), September1994.

Fonte: *Land Use Strategies for More Livable Places*, di Steve Weissman, Judy Corbett, The Local Government Commission, Sacramento, CA, June 1992. Traduzione di Giuseppe Digiampietro.

È disponibile nell'archivio WebStrade (*www.webstrade.org*) una bibliografia specifica di approfondimento sul*New Urbanism*, le politiche di mobilità alternativa, le migliori esperienze americane.

VOLUMI PRECEDENTI

Enrica Bartesaghi, ***Genova, il posto sbagliato. La Diaz, Bolzaneto, il carcere: diario di una madre***, prefazione di Giulietto Chiesa, Saggistica, febb. 2004, p. 216, € 13,00.

Mario Alexandro Santini, ***Un altro computer è possibile. Il software libero e la rivoluzione della comunità aperta***, prefazione di Fiorello Cortiana, Saggistica, dicembre 2003, p. 156, € 12,50.

Sandra Carrettin e Nino Recupero, ***A chi il potere? Dialogo sulla democrazia, oggi***, prefazione di Alberto Castelli, Saggistica, settembre 2003, p. 156, € 13,00.

Francesco Saverio Merlino, ***La mia eresia. La crisi della sinistra e l'attualità del socialismo libertario***, a cura di Lucio Gabellini, Saggistica, sett. 2003, pag. 88, € 4,50.

Emiliano Sbaraglia, ***Cento domande a Piero Gobetti***, Saggistica, maggio 2003, p. 96, € 8,50.

Carvelli, Damiani, Gambino, Lodoli, Magi, Zanello, ***Sei nella guerra***, Saggistica, maggio 2003, p. 64, € 3,50.

Vittorio Giacopini, ***La comunità che non c'è. Paul Goodman, idee per i movimenti***, Saggistica, maggio 2003, p. 48, € 3,50.

Gino Strada e altri, ***Dentro la guerra. Testimoni di un pianeta senza pace***, Saggistica, aprile 2003, pag. 132, € 11.

Nando Sigona, ***Figli del ghetto. Gli italiani, i campi nomadi e l'invenzione degli zingari***, Saggistica, dicembre 2002, p: 156; € 11.

Andrea Caffi, ***Contro la guerra. Violenza e liberazione***, prefazione di Alberto Castelli, collana I Libertari, dicembre 2002, p. 54, € 2,50.

Fabio Galluccio, ***I lager in Italia. La memoria sepolta nei duecento luoghi di deportazione fascisti***, Saggistica, seconda edizione marzo 2003, p. 230, € 13.

Roberto Carvelli, ***Bebo e altri ribelli. La rivoluzione spiegata alle commesse***; Narrativa, marzo 2002, p. 128, € 9.

Sovilla, Zenone
Bicicrazia : pedalare per la libertà.
/ Zenone Sovilla ; prefazione di Michele Boato
- Civezzano : Nonluoghi Libere Edizioni, 2004.
156 p. ; 21 cm (saggistica ; 8)
ISBN 88-89099-02-X
1. Trasporti urbani – pianificazione. 2. Ciclismo.
I Boato, Michele
CDD : 388.3472

Nonluoghi Libere Edizioni sostiene il movimento del free-software open source: questo libro è stato interamente realizzato con programmi distribuiti secondo la licenza pubblica Gnu-Gpl eseguiti su piattaforma operativa Gnu-Linux ®

I nostri loghi sono opera di Petra e Claudia Dorkenwald

Finito di stampare su carta riciclata
nel mese di maggio 2004 dal
Centro stampa Gaiardo di Borgo Valsugana (Tn)
per conto di

Nonluoghi Libere Edizioni

Fraz. Seregnano 50-c, 38045 Civezzano (Tn)
telefono 0461858452 - telefax 1786022881